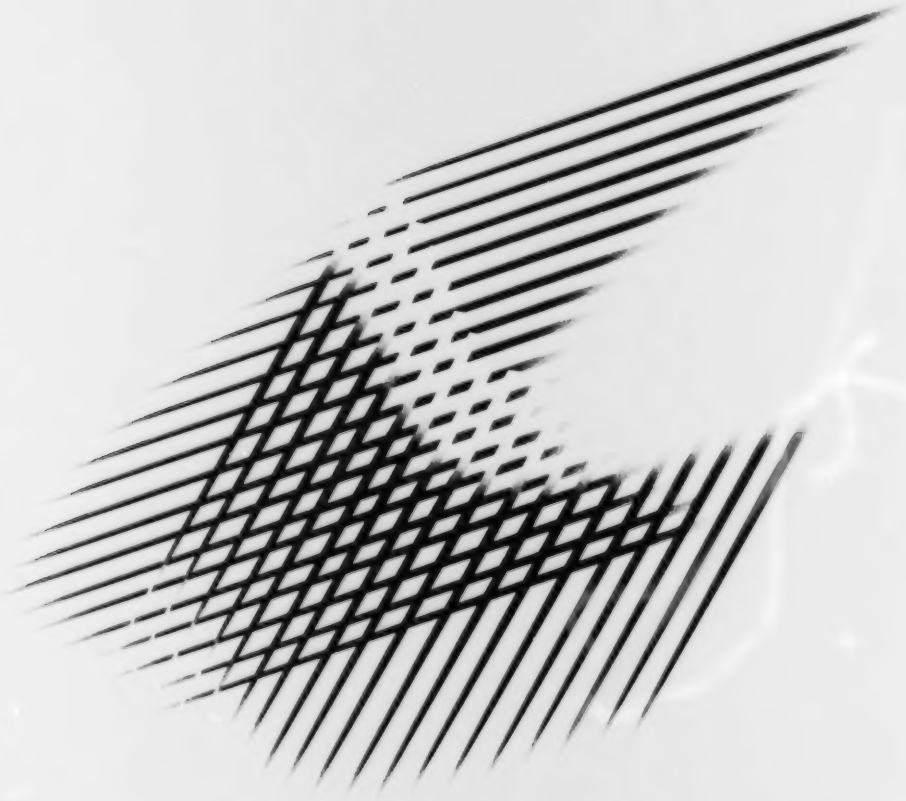
Transports Canada Transport Canada

TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 1999

RAPPORT ANNUEL



2000 Canada

Canada

DES SOUVENIRS À PARTAGER
DES RÊVES À FAÇONNER

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2000

T1-10/1999F
ISBN 0-662-84336-3

Also available in English under the title "Transportation in Canada 1999"

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

4/5/00

Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson, C.C., C.M.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

Excellence,

J'ai l'honneur de vous présenter le *Rapport annuel* de 1999 sur la situation des transports au Canada, conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada.*

Le *Rapport annuel* de 1999 fournit une mine de renseignements sur la situation du réseau canadien des transports au tournant du siècle. Il examine les aspects de la sécurité des activités de transport, le rendement du réseau canadien des transports et les événements qui ont influé sur ce dernier.

En 1999, le Canada a connu une forte expansion économique, qui s'est traduite par des augmentations de la demande de transport. Au cours de l'année, la Table des transports sur les changements climatiques a été très active et a examiné plusieurs moyens possibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports. Le *Rapport annuel* donne un aperçu de ce travail.

La forte demande a eu d'heureux effets sur les résultats financiers de la plupart des transporteurs canadiens en 1999. Il y a toutefois eu des exceptions. La restructuration de l'industrie du transport aérien montre que le gouvernement s'efforce de maintenir un réseau de transport viable tout en permettant au secteur privé, mû par les forces du marché de rechercher l'efficience.

À l'aube d'un nouveau millénaire et de l'ère du commerce électronique, la croissance, le niveau de vie et les activités de commerce du Canada vont dépendre plus que jamais de notre aptitude à déplacer personnes et marchandises de façon sécuritaire, efficace et fiable.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de ma très haute considération.

L'hon. David M. Collenette, C.P., député

100-05379/

Table des matières

Chapitre *page*

Carte de réponse

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT i

1. Introduction 1

2. Les transports et l'économie canadienne 3
L'économie canadienne en 1999 3
Démographie et transports au Canada 5
Contribution des transports à l'économie 8

3. Dépenses des gouvernements en transport 11
Introduction 11
Dépenses des gouvernements en transport 11
Aperçu des dépenses et des recettes par mode 15

4. Transports et sécurité 17
Accidents de transport 17
Transport des marchandises dangereuses 27

5. Transports, environnement et énergie 29
Les transports et le changement climatique 29
Stratégie de transport durable de Transports Canada — mise à jour 33
Lois visant l'amélioration de la qualité de l'environnement 36
Demande d'énergie 37
Préparer l'avenir 38

6. Transports et économies régionales 39
L'offre de transport 39
La demande de transports 44

7. Transports et emploi 49
Main-d'œuvre 49
Moyenne des salaires 58
Conflits de travail dans les transports 61

8. Transports et échanges commerciaux 63
Échanges intérieurs 63
Échanges internationaux 66

9. Transport et tourisme 75
Dépenses touristiques 75
Aperçu des voyages 78

10. Infrastructures de transport 83
Infrastructures de transport ferroviaire 83
Infrastructures de transport routier 86
Infrastructures de transport maritime 90
Infrastructures de transport aérien 103

Table des matières (suite)

Chapitre *page*

11. Structure de l'industrie 111
Industrie du transport ferroviaire 111
Industrie du camionnage 113
Industrie du transport par autocar/autobus 119
Industrie du transport maritime 121
Industrie du transport aérien 129

12. Transport des marchandises 137
Transport ferroviaire 137
Camionnage 141
Transport maritime 145
Transport aérien 152

13. Transport des passagers 155
Transport ferroviaire 155
Transport par autocar/autobus 155
Transport par automobile 158
Transport maritime 159
Transport aérien 159

14. Prix, productivité et résultats financiers dans le secteur des transports 171
Transport ferroviaire 171
Camionnage 174
Autocar/autobus 176
Transport aérien 178

LISTE DES TABLEAUX

Tableau *Titre* *page*

2. Les transports et l'économie canadienne

2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES 3
2-2 : POPULATION PAR PROVINCE/TERRITOIRE ET ÂGE 6
2-3 : VOYAGEURS CANADIENS PAR GROUPE D'ÂGE, 1998 7
2-4 : TRANSPORT COMMERCIAL EN TERMES DE POURCENTAGE DU PIB 9
2-5 : PROPORTION DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT ASSOCIÉE À LA DEMANDE DE TRANSPORT 9

3. Dépenses des gouvernements en transport

3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT, DE 1994-1995 À 1999-2000 11
3-2 : RECETTES DES GOUVERNEMENTS PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, DE 1994-1995 À 1999-2000 12
3-3 : DÉPENSES FÉDÉRALES EN OPÉRATIONS, ENTRETIEN ET IMMOBILISATION 13
3-4 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES PAR MODE, DE 1995-1996 À 1999-2000 13
3-5 : RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES PAR PROVINCE, DE 1994-1995 À 1998-1999 14
3-6 : DÉPENSES ET RECETTES EN TRANSPORT PAR MODE ET PAR PALIER DE GOUVERNEMENT, DE 1996-1997 À 1999-2000 15

4. Transports et sécurité

4-1 : ACCIDENTS DE TRANSPORT PAR MODE EN 1999, PAR RAPPORT À LA MOYENNE POUR CINQ ANS (1994 À 1998) 18
4-2 : TAUX D'ACCIDENTS DANS LES TRANSPORTS EN 1999 PAR RAPPORT À LA MOYENNE POUR CINQ ANS (1994 À 1998) 18
4-3 : ACCIDENTS FERROVIAIRES, 1995 – 1999 19
4-4 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU PAR PROVINCE, 1995 – 1999 19
4-5 : ACCIDENTS DUS À L'INTRUSION SUR DES EMPRISES DE CHEMIN DE FER, PAR PROVINCE, 1995 – 1999 19
4-6 : TOTAL DES COLLISIONS ROUTIÈRES AYANT CAUSÉ DES PERTES CORPORELLES ET PERSONNES BLESSÉES OU TUÉES, 1993 – 1998 20
4-7 : TUÉS DE LA ROUTE PAR CATÉGORIES D'USAGERS DE LA ROUTE, 1993 – 1998 21
4-8 : VÉHICULES COMMERCIAUX ET AUTRES EN CAUSE DANS DES COLLISIONS MORTELLES DE LA ROUTE, PAR TYPE DE VÉHICULE, 1993 – 1997 21
4-9 : VÉHICULES EN CAUSE DANS DES COLLISIONS MORTELLES, PAR TYPE DE VÉHICULES, 1993 – 1997 22
4-10 : ÉVÉNEMENTS MARITIMES, 1994 – 1999 23
4-11 : ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA, 1990 – 1999 25
4-12 : ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1990 – 1999 26
4-13 : TUÉS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1990 – 1999 26
4-14 : TAUX D'ACCIDENTS AU CANADA AUX É.-U., 1994 – 1999 27
4-15 : ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, PAR MODE DE TRANSPORT ET GENRE D'ACCIDENT, 1990 – 1999 27
4-16 : MORTS ET BLESSURES CAUSÉS PAR DES MARCHANDISES DANGEREUSES LORS D'ACCIDENTS SIGNALÉS, 1990 – 1999 28
4-17 : NOMBRE TOTAL DE MORTS ET BLESSURES LORS D'ACCIDENTS SIGNALÉS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1990 – 1999 28

5. Transports, environnement et énergie

5-1 : COMPOSITION DE LA TABLE DES TRANSPORTS SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE 29
5-2 : CRITÈRES D'ÉVALUATION DES MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS 31
5-3 : RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE ASSOCIÉE AUX MESURES LES PLUS PROMETTEUSES 33
5-4 : RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE ASSOCIÉE AUX MESURES PROMETTEUSES 33
5-5 : LES HUIT DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX STRATÉGIQUES DE TRANSPORTS CANADA 34
5-6 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU TRANSPORT PAR TYPE DE CARBURANT, 1980 – 1998 37

6. Transports et économies régionales

6-1 : CROISSANCE ANNUELLE DES ÉCONOMIES PROVINCIALES, PRODUIT INTÉRIEUR BRUT RÉEL EN 1998 40
6-2 : CROISSANCE ANNUELLE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS EN 1998 41
6-3 : CROISSANCE ANNUELLE DES INDUSTRIES DES TRANSPORTS PROVINCIALES EN 1998 42
6-4 : CROISSANCE ANNUELLE DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS PROVINCIALE EN 1998 44
6-5 : CROISSANCE ANNUELLE DES DÉPENSES PROVINCIALES LIÉES AU TRANSPORT EN 1998 45

7. Transports et emploi

7-1 : EMPLOI DANS LES TRANSPORTS PAR CATÉGORIE 50
7-2 : EMPLOI – SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE 50
7-3 : EMPLOI – ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI 51
7-4 : EMPLOI PAR RÉGION – INDUSTRIE DU CAMIONNAGE 51
7-5 : TOTAL DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE 52

Tableau	*Titre*	*Page*
7-6 :	EMPLOYÉS À TEMPS PLEIN : AUTOCAR/AUTOBUS	53
7-7 :	TOTAL ANNUEL MOYEN DE L'EMPLOI, TRANSPORT MARITIME	53
7-8 :	EMPLOI - INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN	54
7-9 :	AUTRES EMPLOIS DIRECTS RELIÉS AUX TRANSPORTS	54
7-10 :	EMPLOIS DANS LES SERVICES D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE	55
7-11 :	EMPLOIS AU SEIN DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1998 ET 1999	55
7-12 :	EMPLOI PAR CATÉGORIE, CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1995 – 1999	56
7-13 :	EMPLOIS – AÉROPORTS DU RNA, 1999	56
7-14 :	ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN PRÉVUS DANS LES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX	56
7-15 :	EMPLOIS - SERVICES CONNEXES – TRANSPORT MARITIME, 1995 – 1999	57
7-16 :	MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS	58
7-17 :	MOYENNE DE LA RÉMUNÉRATION ANNUELLE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE	59
7-18 :	MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1990 – 1999	59
7-19 :	MOYENNE DES SALAIRES ANNUELS DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR	60
7-20 :	COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ TRANSPORTEURS MARITIMES BASÉS AU CANADA, 1990 – 1998	60
7-21 :	COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS	61
7-22 :	CONFLITS DE TRAVAIL PAR MODE DE TRANSPORT	62

8. Transports et échanges commerciaux

8-1 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1998	64
8-2 :	FLUX INTÉRIEURS DE TRANSPORT, 1998	64
8-3 :	FLUX INTÉRIEURS DE TRANSPORT, PAR SECTEUR ET MODE, 1998	65
8-4 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, PRINCIPALES ROUTES EST-OUEST, 1998	66
8-5 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PAR MODE ET SECTEUR, 1992 – 1998	68
8-6 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PAR PROVINCE, 1988 ET 1998	68
8-7 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX TRANSFRONTALIERS CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX NORD-SUD, 1998	69
8-8 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., 1988 - 1998, PART DES DROITS SUR LES PRODUITS IMPORTÉS DES É.-U.	70
8-9 :	TAUX DE CHANGE, DOLLARS CANADIENS PAR DEVISE CHOISIE	70
8-10 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR MODE ET SECTEUR, 1992 – 1998	71
8-11 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX – EXPORTATIONS, 1998	73
8-12 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX – IMPORTATIONS, 1998	73
8-13 :	ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PARTS DES DROITS SUR LES PRODUITS IMPORTÉS DE PAYS AUTRES QU'É.-U.	73
8-14 :	EXPORTATIONS DE PRODUITS NATIONAUX, PAR GROUPE DE PAYS, 1998 ET 1999	74
8-15 :	IMPORTATIONS À DESTINATION DU CANADA, PAR GROUPE DE PAYS, 1998 ET 1999	74

9. Transport et tourisme

9-1 :	OFFRE ET DEMANDE DE BIENS TOURISTIQUES AU CANADA, 1998	77
9-2 :	RÉPARTITION DES VOYAGES AU CANADA, 1998 – 1999	78
9-3 :	RÉPARATION DES VOYAGES INTÉRIEURS PAR PROVINCE, 1998	78
9-4 :	VOYAGES INTÉRIEURS SELON LE MODE DE TRANSPORT ET LE BUT – 1998	79
9-5 :	VOYAGES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U. PAR MODE DE TRANSPORT EN 1999	81

10. Infrastructures de transport

10-1 :	PROPRIÉTÉ ET EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DU CANADA, 1999	83
10-2 :	RATIONALISATION DU CN ET DU CPR PAR PROVINCE, 1999	85
10-3 :	RATIONALISATION DU CN ET DU CPR PAR PROVINCE, 1990 – 1999	85
10-4 :	PLANS DE RATIONALISATION TRIENNAUX DU CN ET DU CPR PAR PROVINCE	86
10-5 :	DÉBIT JOURNALIER DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, 1986, 1993 ET 1996	87
10-6 :	CIRCULATION ROUTIÈRE ANNUELLE AUX PRINCIPAX POSTES FRONTALIERS, 1997 – 1998	89
10-7 :	PORTS QUI NE SONT PLUS ADMINISTRÉS PAR TRANSPORTS CANADA, 1996 – 1999	90
10-8 :	SITUATION DES PORTS DE TRANSPORTS CANADA PAR PROVINCE ET PAR ANNÉE, 1996 – 1999	91
10-9 :	PROFIL FINANCIER, PORTS DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS,1998	92
10-10 :	RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPAUX PORTS ET DES PORTS DIVISIONNAIRES, 1994 – 1998	92
10-11 :	RÉSULTATS FINANCIERS DES COMMISSIONS PORTUAIRES,1998	93

Tableau *Titre* *Page*

10-12 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PORTS DE TRANSPORT CANADA, 1994/95 – 1998/99 93
10-13 : TONNAGE TOTAL MANUTENTIONNÉ PAR LE RÉSEAU PORTUAIRE CANADIEN, 1997 – 1998 94
10-14 : PORTS DE PÊCHE PAR TYPE DE PORT, JANVIER 2000 94
10-15 : PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS PAR RÉGION, 1995-1996/1999-2000 95
10-16 : ENTITÉS QUI PRENNENT EN CHARGE LES PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS PAR RÉGION, 1995-1996/1999-2000 95
10-17 : TYPE DE GESTION DES PORTS DE PLAISANCE FIGURANT DANS L'INVENTAIRE DU MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS PAR RÉGION 95
10-18 : MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1990 – 1998 97
10-19 : TRAFIC PAR PRODUIT SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1990 – 1998 98
10-20 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1988-1989/1998-1999 98
10-21 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1999 99
10-22 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1995 – 1999 99
10-23 : NOMBRE TOTAL DES MISSIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 1995 – 1999 100
10-24 : GARDE CÔTIÈRE, NAVIRES, AÉRONEFS ET INSTALLATIONS, 1999 102
10-25 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 1995-1996/1999-2000 102
10-26 : RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTÉES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 1999-2000 – SECTEUR D'ACTIVITÉS 103
10-27 : SOMMAIRE DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, DES TOURS, DES CENTRES DE CONTRÔLE RÉGIONAL ET DES UNITÉS DE CONTRÔLE DU CANADA, 1995 – 1999 103
10-28 : SOMMAIRE FINANCIER DE NAV CANADA, 1998 ET 1999 104
10-29 : AÉROPORTS TERRESTRES CANADIENS AYANT ACCUEILLI DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE, 1999 105
10-30 : REDEVANCES D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE DANS LES AÉROPORTS CANADIENS AU 31 DÉCEMBRE 1999 107
10-31 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES EN 1998 108
10-32 : PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES DÉPENSES PAR PROVINCE, 1995-1996 À 1998-1999 109

11. Structure de l'industrie

11-1 : PRINCIPAUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL AU CANADA, 1999 111
11-2 : RECETTES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SEGMENT DE MARCHÉ, 1998 115
11-3 : DISTRIBUTION DES RECETTES TOTALES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR, 1991 – 1998 . 116
11-4 : PRINCIPALES FIRMES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, PAR SECTEUR, 1999 117
11-5 : NOMBRE DE PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS PAR TYPE DE TRANSPORTEUR, 1997 118
11-6 : NOMBRE ANNUEL DE FAILLITES PAR RÉGION, 1987 – 1999 119
11-7 : SOMMAIRE DES RECETTES, PAR SOURCE, 1998 119
11-8 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR/AUTOBUS, PAR SECTEUR, 1995 – 1998 119
11-9 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA PAR TYPE, 1979 – 1999 123
11-10 : FLOTTE BATTANT PAVILLON CANADIEN SUR LA CÔTE EST, NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 1 000 TONNEAUX, 1999 . 124
11-11 : CONFÉRENCES MARITIMES AYANT DESSERVI LE CANADA EN 1999 126
11-12 : ALLIANCES MONDIALES DE SOCIÉTÉS AÉRIENNES, 1999 130
11-13 : PART DE MARCHÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, JUILLET 1999 130
11-14 : AÉRONEFS DE CERTAINS TRANSPORTEURS CANADIENS POUR LES SERVICES PASSAGERS 130
11-15 : TRANSPORTEURS CANADIENS ASSURANT DES SERVICES POUR LE COMPTE D'ENTREPRISES DE MESSAGERIES AMÉRICAINES .. 130
11-16 : LICENCES DE TRANSPORTEURS DÉTENUES AU 31 DÉCEMBRE 1999 131
11-17 : AIR CANADA ET CANADIEN PARTENAIRES RÉGIONAUX AVEC VOLS À INDICATIFS MULTIPLES, 31 DÉCEMBRE 1999 131
11-18 : EXPLOITANTS INDÉPENDANTS LOCAUX OFFRANT DES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS, 1ER JUILLET 1999 132
11-19 : PROFIL DU PARC AÉRIEN DE LOISUR AU 31 DÉCEMBRE 1999 132
11-20 : VUE D'ENSEMBLE DU PERSONNEL LICENCIÉ EN DÉCEMBRE 1999 133
11-21 : PROPORTION DU PERSONNEL LICENCIÉ, PAR PROVINCE, DÉCEMBRE 1999 133

12. Transport des marchandises

12-1 : CROISSANCE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS FERROVIAIRES PAR PRODUIT, EN 1997 ET 1998 138
12-2 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SECTEUR ET PAR PROVINCE, 1998 142
12-3 : CAMIONNAGES INTERNATIONAUX POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GRAND COURANT DE CIRCULATION ET PAR PROVINCE, 1998 ... 142
12-4 : RECETTES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE PRODUITS, 1998 144
12-5 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE PRODUITS, 1998 144
12-6 : CAMIONS DE CATÉGORIE 8 ET VÉHICULES LOURDS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999 145
12-7 : VENTES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE, 1997 À 1999 145
12-8 : REMPLACEMENT DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999 145

Tableau *Titre* *Page*

12-9 : STATISTIQUES DE TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 1986 – 1998 146
12-10 : PART DES NAVIRES CANADIENS DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 1998 146
12-11 : FLUX MARITIMES INTÉRIEURS PAR RÉGION DU CANADA, 1998 147
12-12 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉE PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER ET EFFECTUANT DU CABOTAGE AU CANADA, 1988 – 1998 147
12-13 : VALEUR DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DU CANADA PART MARITIME, 1998 148
12-14 : PARTS INTRA CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 1994 – 1998 148
12-15 : TRAFIC DE LIGNES PAR RÉGION, 1998 149
12-16 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 1998 149
12-17 : TRAFIC MARITIME CANADIEN VERS LES É.-U., 1998 150
12-18 : TRAFIC MARITIME CANADIEN PROVENANT DES É.-U., 1998 150
12-19 : ÉCHANGES CANADIENS OUTRE-MER PAR VOIE MARITIME, 1986 – 1998 151
12-20 : TRAFIC MARITIME CANADIEN VERS DES DESTINATIONS D'OUTRE-MER, 1998 151
12-21 : TRAFIC MARITIME CANADIEN À PARTIR DES RÉGIONS D'OUTRE-MER, 1998 152
12-22 : MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1998 153
12-23 : RECETTES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1998 153
12-24 : VALEUR DU COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA PAR VOIE AÉRIENNE, 1993 – 1998 153
12-25 : VALEUR DES EXPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE PAR DESTINATIONS PRINCIPALES, 1998 154
12-26 : VALUER DES IMPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE PAR PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE, 1998 154

13. Transport des passagers

13-1 : PASSAGERS ET PASSAGERS-KILOMÈTRES POUR VIA RAIL ET LES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE CLASSE II, 1994 – 1998 . . . 155
13-2 : CORRIDORS DES SERVICES INTERURBAINS RÉGULIERS PAR AUTOCAR 156
13-3 : COMPOSITION DU PARC DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN, 1991 – 1998 157
13-4 : VÉHICULES LÉGERS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999 158
13-5 : TRAFIC DE PAQUEBOTS DE CROISIÈRE AUX GRANDS PORTS CANADIENS, 1990 – 1999 159
13-6 : PAYS/TERRITOIRES AVEC LESQUELS LE CANADA AVAIT DES ACCORDS BILATÉRAUX DE TRANSPORT AÉRIEN AU 31 DÉCEMBRE 1999 161
13-8 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR, 1988 – 1998 161
13-8 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS NOUVEAUX OU SUPPLÉMENTAIRES, 1999 161
13-9 : CONCURRENCE SUR LES LIAISONS INTÉRIEURES 1er JULY 1999 162
13-10 : NOMBRE DE MARCHÉS INTÉRIEURS DESSERVIS, Y COMPRIS LE TRAFIC D'AFFRÈTEMENT AU 1er JUILLET 1999 162
13-11 : PASSAGERS AÉRIENS CANADA–ÉTATS-UNIS : SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1998 163
13-12 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS AMÉRICAINS DESSERVIS
(SERVICES RÉGULIERS SANS ESCALE SEULEMENT) AU 1er JUILLET 1999 163
13-13 : NOUVEAUX SERVICES RÉGULIERS TRANSFRONTALIERS DIRECTS ET SANS ESCALE EN 1999 164
13-14 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS INTERNATIONAUX DESSERVIS
(SERVICES RÉGULIERS DIRECTS SEULEMENT) AU 1er JUILLET 1999 164
13-15 : CANADA – PASSAGERS AÉRIENS INTERNATIONAUX SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1998 165

14. Prix, productivité et résultats financiers dans le secteur des transports

14-1 : INDICATEURS DE RENDEMENT DE CERTAINES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE L'ÉCONOMIE 171
14-2 : RÉSULTATS FINANCIERS DES SERVICES MARCHANDISES FERROVIAIRES 173
14-3 : RECETTES GÉNÉRÉES PAR EMPLOYÉ CHEZ VIA, LES COMPAGNIES AÉRIENNES RÉGIONALES ET L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR . . . 174
14-4 : RÉSULTATS FINANCIERS DE VIA 174
14-5 : INDICATEURS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE 176
14-6 : SOMMAIRE DES INDICATEURS FINANCIERS DE TOUS LES TRANSPORTEURS INTERURBAINS 177
14-7 : SOMMAIRE DES INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN, 1991 – 1998 177
14-8 : INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES 178
14-9 : IMPACT DES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE SUR LES TRANSPORTEURS CANADIENS 179
14-10 : SOMMAIRE DES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN 180
14-11 : INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 – 1998 181
14-12 : RÉDUCTION DES PRIX ET ÉCONOMIES DE COÛTS RÉALISÉES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ENTRE 1991 ET 1998 181
14-13 : INDICATEURS D'EFFICIENCE, ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 – 1998 182
14-14 : STRUCTURE DES COÛTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 ET 1996-1998 182

LISTE DES FIGURES

Figure Titre *Page*

2. Les transports et l'économie canadienne

2-1 : PIB RÉEL DES TRANSPORTS – COMPARÉ À D'AUTRES SECTEURS 3
2-2 : PIB RÉEL AU CANADA ET DANS D'AUTRES RÉGIONS, 1997 – 1999 4
2-3 : COMMERCE DE MARCHANDISES, 1995 – 1999 4
2-4 : REVENU PERSONNEL DISPONIBLE RÉEL PAR HABITANT AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS, 1997 – 1999 5
2-5 : VOYAGES INTERNATIONAUX D'AU MOINS UNE NUIT,1991 – 1999 5
2-6 : TAUX ANNUELS MOYENS DE MIGRATION INTERPROVINCIALE, 1989 – 1998 6
2-7 : PYRAMIDE DES ÂGES DE LA POPULATION DU CANADA : 1978 ET 1998 6
2-8 : TAUX MOYENS ANNUELS DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DANS LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES DE RECENSEMENT, 1991 – 1999 . 7
2-9 : MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL 1996 8
2-10 : DISTANCE DE DÉPLACEMENT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL 1996 8

3. Dépenses des gouvernements en transport

3-1 : DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES EN TRANSPORT 14

4. Transports et sécurité

4-1 : ACCIDENTS SIGNALÉS AVEC MARCHANDISES DANGEREUSES, 1990 – 1999 18
4-2 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET CAUSÉS PAR L'INTRUSION DEPUIS DIRECTION 2006, 1994 – 1999 20
4-3 : MOYENNE SUR TROIS ANS DU NOMBRE DE TUÉS, PAR PROVINCE, 1996 – 1998 21
4-4 : POURCENTAGE DE COLLISIONS ET DE TUÉS DE LA ROUTE METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES COMMERCIAUX, 1990 – 1997 . . . 21
4-5 : TAUX DE MORTALITÉ PAR VÉHICULE AUTOMOBILE AU SEIN DES PAYS DE L'OCDE, 1996 – 1998 22
4-6 : NAVIRES EN CAUSE PAR TYPE DE NAVIRE, 1994 – 1999 23
4-7 : ACCIDENTS DE NAVIGATION SELON LES RÉGIONS DÉFINIES PAR LE BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS, 1999 24
4-8 : TAUX D'ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES NAVIRES COMMERCIAUX, 1994 – 1999 24

5. Transports, environnement et énergie

5-1 : RÉPERCUSSIONS DU PROTOCOLE DE KYOTO – PROJECTIONS DES ÉMISSIONS DE GES LIÉES AU SECTEUR DES TRANSPORTS, 1990 – 2020 30
5-2 : SOURCE DES ÉMISSIONS DE GES PAR LES TRANSPORTS EN 1997 30
5-3 : L'ÉNERGIE TOTALE CONSOMMÉE PAR L'ÉCONOMIE CANADIENNE PAR SECTEUR – CINQ SECTEURS LES PLUS ÉNERGIVORES, 1980 - 1998 37
5-4 : CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS PAR MODE, 1998 37

6. Transports et économies régionales

6-1 : ÉCONOMIES PROVINCIALES EN TANT QUE POURCENTAGE DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE, 1998 40
6-2 : EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS PROVINCIALES EN TANT QUE POURCENTAGE DU TOTAL NATIONAL 1998 41
6-3 : INDUSTRIES DES TRANSPORTS PROVINCIALES EN TANT QUE POURCENTAGE DES INDUSTRIES DES TRANSPORTS NATIONALES, 1998 . 42
6-4 : EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS PROVINCIALE EN TANT QUE POURCENTAGE DU TRANSPORT NATIONAL GLOBAL, 1998 . . 43
6-5 : DÉPENSES PROVINCIALES EN TRANSPORT EN TANT QUE POURCENTAGE DU TOTAL NATIONAL, 1998 45

7. Transports et emploi

7-1 : MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES, PAR MODE 58
7-2 : NOMBRE D'ARRÊTS DE TRAVAIL ET DE TRAVAILLEURS TOUCHÉS, 1990 – 1999 61
7-3 : ARRÊTS DE TRAVAIL ET JOURS-PERSONNES PERDUS 62

8. Transports et échanges commerciaux

8-1 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR TYPE, 1992 – 1998 63
8-2 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1992 – 1998 64
8-3 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTRAPROVINCIAUX, PAR PROVINCE, 1992 et 1998 65
8-4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, 1998, PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, AVEC L'ONTARIO COMME POINT D'ORIGINE 66
8-5 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, 1998, PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, AYANT D'AUTRES RÉGIONS COMME POINT D'ORIGINE 66
8-6 : TENDANCES : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX VS EXPORTATIONS/IMPORTATIONS, 1992 – 1998 66
8-7 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERNATIONAUX, PAR TYPE, 1992 – 1998 67
8-8 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA–É.-U., PAR RÉGION DES É.-U., 1988 ET 1998 68
8-9 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ONTARIO, 1998 69

Figure *Titre* *Page*

8-10 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, RÉGIONS CANADIENNES, 1998 70
8-11 : EXPORTATIONS À DESTINATION DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1992 – 1998 70
8-12 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1992 – 1998 71
8-13 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR PROVINCE DE DÉDOUANEMENT, 1988 ET 1998 71
8-14 : EXPORTATIONS VERS DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR PROVINCE D'ORIGINE, 1988 ET 1998 72
8-15 : EXPORTATIONS VERS DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, 1998 72
8-16 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, 1998 72

9. Transport et tourisme

9-1 : RÉPARTITION DES DÉPENSES TOURISTIQUES AU CANADA 1998 76
9-2 : LES DÉPENSES TOURISTIQUES EN VOYAGES D'AU MOINS UNE NUIT AU CANADA BY PROVINCE 1998 76
9-3 : RÉPARTITION TRIMESTRIELLE DES DÉPENSES TOURISTIQUES EN TRANSPORT, 1986 – 1999 76
9-4 : COMPTE DES VOYAGES INTERNATIONAUX DU CANADA, 1980 – 1999 77
9-5 : VOYAGEURS INTERNATIONAUX ENTRANT AU CANADA, 1980 – 1999 79
9-6 : EXCURSIONS D'UNE SEULE JOURNÉE EN AUTOMOBILE ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1996 – 1999 80
9-7 : EXCURSIONS D'AU MOINS UNE NUIT ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1996 – 1999 80
9-8 : DESTINATIONS DES VOYAGEURS INTERNATIONAUX SÉJOURNANT AU MOINS UNE NUIT, PAR PROVINCE, 1997 ET 1998 80
9-9 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'ASIE, 1990 – 1999 81
9-10 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'EUROPE, 1990 – 1999 81
9-11 : VISITEURS DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS PAR RÉGION, 1997 – 1999 82
9-12 : VOYAGES DES CANADIENS À DESTINATION DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1996 – 1998 82

10. Infrastructures de transport

10-1 : CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN 1999 84
10-2 : RATIONALISATION CUMULÉE DU CN ET DU CPR,1990 – 1999 85
10-3 : RÉSEAU ROUTIER NATIONAL 87
10-4 : DÉBIT DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL,1996 88
10-5 : TRAFIC ANNUEL À DOUBLE SENS DE VÉHICULES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1986 – 1998 89
10-6 : CESSION DES PORTS RÉGIONAUX/LOCAUX/ÉLOIGNÉS 91
10-7 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPE DE PORTS, 1998 94
10-8 : SYSTÈME FLUVIAL DES GRANDS LACS/VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 96
10-9 : BÉNÉFICE NET TOTAL DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1994 – 1999 100
10-10 : POURCENTAGE DE MOUVEMENTS D'AÉRONEFS PAR CATÉGORIE D'AÉROPORT, 1995 À 1999 103
10-11 : PARTS DES REDEVANCES DE NAV CANADA, 1999 104
10-12 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 1999 – AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS 105
10-13 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 1999 – AÉROPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX 106
10-14 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 1999 – PETITS AÉROPORTS ET DE L'ARCTIQUE 106

11. Structure de l'industrie

11-1 : CROISSANCE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, 1990 – 1999 111
11-2 : RÉSEAU FERROVIAIRE DU CN ET BNSF 112
11-3 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1998 113
11-4 : NOMBRE DE CAMIONNEURS POUR COMPTE D'AUTRUI AUX RECETTES ÉGALES OU SUPÉRIEURES À 1 M$, 1990 – 1998 116
11-5 : COMPARAISON DU NOMBRE DE FAILLITES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE ET DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES, 1989 – 1999 118
11-6 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS/AUTOCAR, 1998 119
11-7 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA, 1979 – 1999 123
11-8 : PROFIL DU PARC AÉRIEN DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 1999 132

12. Transport des marchandises

12-1 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS TOTAUX, 1997 – 1999 139
12-2 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS DE GRAIN, 1997 – 1999 139
12-3 : CHANGEMENTS FERROVIAIRES INTERMODAUX, 1997 – 1999 141
12-4 : CROISSANCE ANNUELLE DU CAMIONNAGE EN TONNES-KILOMÈTRES, 1988 – 1998 141
12-5 : CAMIONNAGE INTÉRIEUR POUR COMPTE D'AUTRUI DE MARCHANDISES DIVERSES PAR RAPPORT À SON ÉQUIVALENT INTERNATIONAL, 1990 – 1998 144

Figure *Titre* *Page*

12-6 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI INTÉRIEUR DE PRODUITS ALIMENTAIRES PAR RAPPORT À LEURS ÉQUIVALENTS INTERNATIONAUX, 1990 – 1998 144
12-7 : VENTES ANNUELLES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 AU CANADA, 1990 – 1999 145
12-8 : FLUX DE TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 1986 – 1998 146
12-9 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉE PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER ET EFFECTUANT DU CABOTAGE AU CANADA, 1988 – 1998 148
12-10 : TRAFIC MARITIME DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 1998 149
12-11 : ÉCHANGES CANADIENS OUTRE-MER PAR VOIE MARITIME, 1986 – 1998 151

13. Transport des passagers

13-1 : PASSAGERS DES SERVICES INTERURBAINS D'AUTOCAR RÉGULIERS, 1980 – 1998 156
13-2 : TENDANCES DES RECETTES DES SERVICES D'AUTOCARS RÉGULIERS ET AFFRÉTÉS, 1990 – 1998 156
13-3 : TAILLE DU PARC D'AUTOCARS AFFRÉTÉS, 1982 – 1998 157
13-4 : UTILISATION DU PARC D'AUTOCARS AFFRÉTÉS, 1982 – 1998 157
13-5 : TAILLE DU PARC D'AUTOBUS URBAINS, 1982 – 1998 157
13-6 : TENDANCES À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS, 1982 – 1998 158
13-7 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR PAR RÉGION, 1998 161
13-8 : TRAFIC ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1987 – 1999 163
13-9 : CAPACITÉ MOYENNE DES VOLS RÉGULIERS ENTRE LE CANADA ET LES É.-U. (À L'EXCEPTION DES VOLS AFFRÉTÉS), 1994 ET 1999 . 163

14. Prix, productivité et résultats financiers dans le secteur des transports

14-1 : INDICE DES PRIX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES FERROVIAIRES PAR GROUPE DE PRODUITS, 1991 – 1998 172
14-2 : PERTES ÉCONOMIQUES CUMULATIVES ET BAISSE NETTE DES COÛTS, INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1992 – 1998 180

LISTE DES ANNEXES

Annexe	*Titre*	*page*
	Les transports et l'économie canadienne	
2-1	DÉPENSES PERSONNELLES DANS LES TRANSPORTS 1998	10
2-2	INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS PAR L'INDUSTRIE ET LE GOUVERNEMENT, 1997	10
	Transports et économies régionales	
6-1a	DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT PAR PROVINCE, EN TANT QUE POURCENTAGE DU TOTAL NATIONAL, 1998	46
6-1b	CROISSANCE ANNUELLE DES DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT PAR PROVINCE EN 1998	46
6-2	INVESTISSEMENTS PROVINCIAUX LIÉS AU TRANSPORT EN TANT QUE POURCENTAGE DE L'INVESTISSEMENT NATIONAL, 1997	47
	Infrastructures de transport	
10-1	PROJETS APPROUVÉS DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES PAR AÉROPORT ET PAR PROVINCE, 1999	110
	Structure de l'industrie	
11-1	EXPLOITANTS FERROVIAIRES PAR RÉGION, 1999	134
11-2	RÉSEAUX IMPORTANTS DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN AU CANADA EN 1999	135
	Transport des passagers	
13-1	SITUATION DES VOLS RÉGULIERS TRANSFRONTALIERS SELON LE SIÈGE DES COMPAGNIES, 1991 – 1998	166
13-2	SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 1999	167
13-3	SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX AU 31 DÉCEMBRE 1999 (SERVICES TRANSFRONTALIERS CANADA – É.-U. NON COMPRIS)	170

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE CANADIENNE

- L'année 1999 a connu une forte croissance de l'économie canadienne. Celle-ci a résulté surtout de dépenses d'investissement dans le domaine des machines et du matériel, ainsi que de dépenses soutenues de consommation fermes découlant des revenus croissants, qui ont suscité une croissance des activités de fabrication.
- Le secteur de l'automobile a été particulièrement prospère, notamment dans le domaine des produits d'exportation automobiles.
- La vigoureuse économie américaine a valu par ailleurs aux sociétés canadiennes de très nombreuses ventes à l'exportation de marchandises. Les secteurs de l'énergie, des forêts ainsi que de la fabrication de machines et de matériel ont connu des augmentations particulièrement importantes.
- Malgré le taux naturel décroissant d'augmentation de la population, la croissance démographique du pays est de 1,1 % par année par suite d'une immigration nette positive. En moyenne, 300 000 Canadiens par année déménagent d'une province à une autre, surtout de jeunes adultes mus par des considérations touchant le marché de l'emploi.
- Le vieillissement de la population canadienne et la variation de la structure par âge dans l'ensemble du Canada sont des moteurs de changements dans la demande de transport. En outre, la concentration de plus en plus grande de la population canadienne dans les grandes zones urbaines exerce des pressions supplémentaires sur les réseaux de transport, l'automobile étant le mode de transport préféré des Canadiens pour se rendre à leur travail.
- En 1999, la demande de transport a représenté 13,2 % du PIB. La demande de transport s'est accrue en 1999 plus rapidement que l'économie dans son ensemble, comme ce fut le cas ces cinq dernières années. Cela peut s'expliquer en partie par l'importance croissante des exportations pour l'économie canadienne.

LES DÉPENSES GOUVERNEMENTALES

- Au cours de l'année fiscale 1998-1999, le total des dépenses annuelles des gouvernements pour les transports a été inférieur à 15,7 milliards $, une augmentation de 0,5 % par rapport à 1997-1998. (Ce total ne comprend pas les dépenses faites par les nouvelles authorités portuaires et aéroportuaires.)
- De 1994-1995 à 1998-1999, les administrations locales ont augmenté de 2,5 % par année leurs dépenses nettes pour les transports. Pendant la même période, le gouvernement fédéral a réduit de moitié ses dépenses nettes dans ce domaine à cause d'initiatives de cession et de commercialisation.
- Au cours de l'exercice 1998-1999, les dépenses des provinces consacrées aux transports ont grimpé de 9 %, pour atteindre 7,9 milliards $.
- En 1999-2000, les recettes (sauf celles provenant de la taxe sur le carburant) réalisées par le gouvernement fédéral grâce aux transports totaliseront probablement 402 millions $, comparativement à 1,0 milliard en 1997-1998. Les baux aéroportuaires et les droits maritimes sont deux des importantes sources de recettes fédérales provenant des transports.
- En 1998-1999, le gouvernement fédéral a réalisé des recettes de 4,7 milliards $ grâce à la taxe sur le carburant, tandis que les provinces en ont tiré 6,7 milliards $.
- L'exploitation du Système de navigation aérienne ayant été cédée à NAV Canada et celle des aéroports et des ports à des administrations locales, la principale dépense fédérale pour les transports pendant l'exercice 1999-2000 se rapporte aux services de la Garde côtière.
- Les deux plus importantes subventions et contributions directes du gouvernement fédéral pour les transports, en 1999-2000, ont visé les routes (228,9 millions $) et VIA Rail (170,3 millions $).

- Aux paliers provincial/territorial et local, les dépenses de transport ont représenté 14,5 milliards $ en 1998-1999. Les dépenses routières ou de voirie ont été les plus importantes dépenses provinciales relatives aux transports. L'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec ont consacré beaucoup d'argent aux transports en commun et les territoires en ont même dépensé davantage, toutes proportions gardées, pour le transport aérien.
- En 1998-1999, la répartition modale de toutes les dépenses de transport gouvernementales a été la suivante : 14,4 milliards $ pour les routes et les transports en commun, 246 millions $ pour le transport ferroviaire, 740 millions $ pour le transport maritime, et 71 millions $ pour le transport aérien.

LES TRANSPORTS ET LA SÉCURITÉ

- Au cours de l'année 1999, le nombre le plus faible d'accidents dans le domaine du transport aérien a été enregistré. En outre, les statistiques les plus récentes des accidents de la route (1998) ont montré que les fiches de sécurité s'étaient améliorées sensiblement.
- Au total, on a signalé 1 129 accidents de chemin de fer en 1999, dont 36 % sont survenus hors voie principale, 25 % à des passages à niveau, et 11 % ont été des déraillements en voie principale. Le nombre d'accidents causés par l'intrusion est passé de 78 à 94, toujours en-deça des 103 de la moyenne pour cinq ans. Au total, 105 personnes ont été blessées mortellement dans des accidents ferroviaires.
- L'année 1998 a connu 2 927 tués sur les routes, soit le total annuel le plus bas en 43 ans. Le nombre d'accidents corporels a diminué lui aussi.
- Le nombre de tués dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux s'est accru légèrement en 1997, à cause en partie de l'accident d'autocar survenu aux Éboulements (Québec) en octobre 1997.
- Il y a eu 525 accidents de navigation en 1999, soit 7 % de plus qu'en 1998, dont 280 ont visé des navires de pêche. Dans le cas des navires à passagers, notamment des traversiers, le nombre de ceux qui ont subi un accident a été comparable à la moyenne des cinq années précédentes. Le nombre de tués dans le transport maritime, soit 29, a diminué par rapport à 1998 (48) et la moyenne pour cinq ans (35).
- Les aéronefs immatriculés au Canada ont subi 340 accidents en 1999, chiffre en baisse de 12 % par rapport à celui de 1998. Sur ces accidents, seulement sept ont impliqué des aéronefs commerciaux et seulement un a causé des pertes de vie (deux). Les accidents d'avion ont fait 67 tués, soit 19 % de moins qu'en 1998.
- En 1999, il y a eu 518 accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses. Le nombre de décès associés à de tels accidents a été de 27, et seulement deux de ces décès étaient directement liés aux marchandises dangereuses.

LES TRANSPORTS – ÉNERGIE ET ENVIRONNEMENT

- En novembre 1999, la Table des transports sur le changement climatique a terminé son rapport sur les options, qui présente une analyse d'options pour réduire de 6 %, d'ici 2010, les émissions de gaz à effet de serre des transports enregistrées en 1990. Si les tendances actuelles se maintiennent, le niveau des émissions de gaz à effet de serre résultant des activités de transport devrait en 2010 excéder de 32 % le niveau de 1990. Une réduction de 6 % par rapport à 1990 suppose par conséquent une baisse d'environ 54 mégatonnes d'ici 2010.
- Les transports routiers représentent à peu près 70 % des émissions des transports. L'aviation, l'utilisation des véhicules hors route et celle des véhicules diesels routiers sont les trois sources d'émissions qui, dans ce domaine, augmenteront probablement le plus rapidement entre 1990 et 2020.
- La Table a examiné les coûts et les avantages des options dans l'ensemble du réseau de transport. Des mesures touchant les voyageurs, l'infrastructure routière, les véhicules et les carburants routiers, les marchandises et les véhicules hors route ont été placées dans une des quatre catégories suivantes : *Les mesures les plus prometteuses*, avantageuses ou coûtant moins de dix dollars la tonne; *les mesures prometteuses*, occasionnant des frais modiques ou venant s'ajouter à d'autres mesures; *les mesures les moins prometteuses*, soit des mesures relativement coûteuses pouvant réduire les gaz à effet de serre à moyen et long terme ou exigeant une analyse beaucoup plus poussée; *les mesures improbables*, celles qui ne méritent pas d'être envisagées activement.
- Les *mesures les plus prometteuses* pourraient réduire ces gaz de 10,8 mégatonnes en 2010, alors que les *mesures prometteuses* offrent la possibilité de diminuer encore les émissions de 32 mégatonnes. Le tout serait toujours de 11 à 14 mégatonnes en deça du niveau cible de Kyoto.
- En 1999, des progrès ont été réalisés dans trois volets du Plan d'action de Transports Canada pour le développement durable : le lancement du Programme Sur la route du transport durable, qui subventionne l'exécution de projets de groupes environnementaux, industriels, universitaires et autres; l'expansion du Système de gestion de l'environnement de Transports Canada pour qu'il englobe un plus large éventail d'activités et d'initiatives ministérielles; l'élaboration d'une ébauche d'une série d'indicateurs de rendement durable.
- Le Conseil canadien des ministres de l'Environnement a approuvé les normes relatives aux particules et à l'ozone, qui fixent des objectifs numériques en matière de qualité de l'air afin de protéger l'environnement et de réduire les risques pour la santé humaine.
- En 1999, une nouvelle réglementation en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* a été approuvés, entrainant une réduction graduelle du souffre dans la gasoline de plus de 90 % d'ici au 1er janvier 2005.

- L'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) a approuvé en 1999 des modifications réglementaires visant à réduire de 16 % les émissions d'oxydes d'azote des moteurs fabriqués après le 31 décembre 2003.
- La nouvelle *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* qui a reçu la sanction royale en 1999 confère au gouvernement des pouvoirs accrus en matière de protection de l'environnement et de la santé humaine. Dans le cas des transports elle étend le pouvoir d'exercer un contrôle sur les composants et la manutention des carburants, et prévoit une marque relative aux carburants nationaux, à utiliser aux pompes de distribution d'essence des stations-service. De plus, elle transfère l'autorité réglementaire en matière d'émissions des véhicules routiers de Transports Canada à Environnement Canada.
- En 1998, les transports ont représenté environ le tiers de l'énergie consommée au pays.

LES TRANSPORTS ET LES ÉCONOMIES RÉGIONALES

- Au chapitre de l'importance de leurs transports, l'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta sont les provinces principales, tout comme leurs économies respectives l'emportent sur celles des autres provinces.
- L'Ontario est la seule province dont les transports représentent une part plus faible que celle de l'ensemble de ses activités économiques, ce qui s'explique par sa densité de population et sa proximité de ses marchés principaux.
- Le camionnage a connu une forte croissance en 1998 à cause des exportations, surtout en Ontario et en Alberta. Mais il a diminué en Colombie-Britannique. Depuis la construction du pont de la Confédération, il a augmenté considérablement à l'Île-du-Prince-Édouard.
- En 1998, le transport ferroviaire a diminué dans toutes les provinces sauf le Québec. Quant au transport maritime, il a connu une baisse en Colombie-Britannique et au Québec, comparativement à sa croissance découlant des importations en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve. Pour ce qui est du transport aérien, seules la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse ont enregistré une diminution.
- L'Ontario a été le chef de file en matière de croissance de l'emploi dans le domaine des transports en 1998, avec un taux d'augmentation de 2,6 %, et il a été suivi de l'Alberta et du Québec. Cette croissance a également été forte à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard. Quant à la Colombie-Britannique, elle a connu un déclin à cet égard. La croissance de l'emploi a été observée surtout dans l'industrie du camionnage. Le nombre d'emplois ferroviaires a diminué dans toutes les provinces sauf le Québec. En ce qui a trait au transport aérien, seules l'Alberta, la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse n'ont connu aucune hausse de l'emploi.
- En 1998, ce sont surtout la Colombie-Britannique et l'Ontario qui ont fait augmenter les dépenses de transport. En Colombie-Britannique, l'augmentation provenait des dépenses gouvernementales, alors qu'en Ontario, elle portait sur les dépenses personnelles. En Alberta, la croissance des dépenses a été lente, tandis qu'au Québec une diminution a été constatée. À Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et au Manitoba, les dépenses de transport se sont accrues, pendant qu'elles diminuaient en Saskatchewan.

LES TRANSPORTS ET L'EMPLOI

- En 1999, près de 827 000 employés à plein temps travaillaient dans l'industrie des transports, ce qui représentait 6,9 % du total des emplois à plein temps au Canada. Sur ce total, 613 500 emplois se rapportaient aux services de transport, 94 600 étaient connexes aux transports, et 85 600 avaient trait au développement et à l'entretien de l'infrastructure des transports. Les autres étaient des emplois relatifs aux transports au sein des gouvernements.
- En 1998, le nombre total d'employés des services de transport ferroviaire a diminué de 4,5 %. Les grosses et moyennes entreprises de camionnage ont engagé 0,8 % plus d'employés, tandis que les petites en ont employé 2,7 % de moins en 1997, dernière année pour laquelle les données sont officielles. Dans les entreprises de camionnage privées, le nombre d'emplois a chuté, tandis que le nombre d'artisans ou de voituriers a grimpé. Dans le secteur du transport par autocar et autobus, le nombre d'emplois a augmenté en 1998. Dans le domaine du transport aérien, la croissance de l'emploi a été de 11 % en 1998 et de 6 % en 1999. Quant à l'industrie du transport maritime, le nombre d'emplois annuel moyen y a augmenté de 2,1 % pendant la même année.
- En ce qui a trait à l'infrastructure des transports, le nombre de gens affectés tant à l'infrastructure ferroviaire qu'à la construction et à l'entretien de routes n'a pas changé sensiblement en 1998. Douze pour cent (taux estimatif) plus de gens travaillaient aux aéroports en 1999. Les administrations portuaires aussi ont accru leur personnel en 1999. La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent a diminué son effectif de 8 % pendant la même année. On a constaté également en 1999 une légère augmentation du nombre d'emplois relatifs au pilotage maritime.
- En ce qui touche les services gouvernementaux, le nombre d'employés dans le domaine des transports a baissé en 1999.
- Dans tous les modes de transport, l'augmentation des gains hebdomadaires moyens a été de l'ordre de 0,3 % en 1999, soit moins que la moyenne pour l'ensemble de l'économie.
- De 1990 à 1999, les employés de chemin de fer ont connu la plus forte augmentation de leur salaire hebdomadaire moyen.
- Au total, 12 arrêts de travail ont été constatés dans le domaine des transports au cours des six premiers mois de 1999.

LES TRANSPORTS ET LE COMMERCE

- La valeur du commerce intérieur s'est accrue en moyenne de 4 % par année de 1992 à 1998. En 1998, elle a totalisé 1 354 milliards $, montant dont 87 % visaient le commerce intraprovincial et 13 % le commerce interprovincial.
- De 1992 à 1998, la valeur du commerce des services est passée de 792 à 996 milliards $, dont 90 % ont visé le commerce intraprovincial.
- En volume, le transport ferroviaire a constitué la plus grande partie du commerce intérieur en 1998, suivi du camionnage pour compte d'autrui. Mais la part du transport ferroviaire et du transport maritime a diminué entre 1992 et 1998, alors que celle du camionnage a augmenté. En 1998, le transport intérieur a représenté 429 millions de tonnes. Sur ce total, le transport des matières premières a représenté 70 % du trafic ferroviaire et maritime, alors que le transport des produits fabriqués s'est effectué par camion dans la même proportion.
- En ce qui a trait au nombre de tonnes, le camionnage pour compte d'autrui et le transport ferroviaire ont répondu à la demande relative au commerce intraprovincial.
- Un nombre limité de courants commerciaux à deux sens, à savoir Québec–Ontario, Ontario–Alberta, Ontario–Colombie-Britannique et Ontario–Manitoba/Saskatchewan, ont représenté plus des deux tiers de l'ensemble du commerce interprovincial.
- Entre 1992 et 1998, les exportations et les importations canadiennes se sont accrues au taux annuel moyen de 11,9 % et 10,9 % respectivement. Ce commerce a été dominé par les marchandises (elles constituent de 82 % à 84 % du commerce international du Canada).
- Le camionnage a dominé les échanges commerciaux Canada-États-Unis en 1998, ayant représenté 63 % des exportations et 80 % des importations. Le transport par pipeline s'est classé au troisième rang dans le cas des exportations, alors que le transport aérien est arrivé deuxième dans celui des importations.
- La part des passages quotidiens de la frontière Canada-États-Unis par les camions des entreprises canadiennes est passée de 57 % à 66 % entre 1991 et 1998. Les entrepreneurs en camionnage pour compte d'autrui établis au Canada ont acheminé des marchandises sur de plus grandes distances sur le marché canado-américain.
- En 1998, le commerce du Canada avec des pays autres que les États-Unis a chuté à cause de récessions et de crises financières dans les pays d'Asie et d'Amérique latine. Le transport maritime et le transport aérien sont les principaux modes de transport servant au commerce avec les pays autres que les États-Unis. Dans le cas de ce dernier, la part du transport aérien a grimpé de 16 % à 19 % dans le cas des exportations, et de 15 % à 22 % dans celui des importations, entre 1992 et 1998.

LES TRANSPORTS ET LE TOURISME

- Les déplacements au Canada même, ainsi qu'à destination et en provenance de notre pays, ont augmenté en 1999 étant donné que la valeur du dollar canadien a augmenté légèrement et que la performance de l'économie canadienne a été remarquable. Le nombre d'Américains ayant visité le Canada s'est accru, tout comme celui des visiteurs d'outre-mer.
- Sur les 47,1 milliards $ dépensés par les touristes au Canada en 1998, 39 % ont visé les transports, soit un montant dont 70 % a été dépensé par des Canadiens, taux qui a diminué au cours des années 1990.
- Les dépenses des touristes pour les transports ont totalisé 18,5 milliards $ en 1998. Sur ce montant, 57 % ont été consacrés au transport aérien, 35 % au transport par automobile, 3 % au transport par autocar (interurbain), et 1 % au transport ferroviaire. Le solde, soit 4 %, était constitué d'autres dépenses de transport.
- L'automobile a continué d'être le mode de transport le plus fréquent au Canada, ayant représenté 91,8 % de tous les voyages effectués en 1998, tout en ayant accru sa part des voyages d'affaires de plus de 24 heures. Dans le cas des déplacements entre le Canada et les États-Unis, les voyages en automobile ont constitué la plus grande partie des voyages de moins de 24 heures; ils ont été moins fréquents dans le cas des voyages de plus de 24 heures, mais l'automobile est restée le mode de transport le plus important.
- Les Canadiens ont dépensé au total 16,7 milliards $ à l'extérieur de leur pays en 1999, tandis que les voyageurs étrangers ont dépensé 14,9 milliards $ au Canada, soit une augmentation de 5,1 % dans le cas des premiers, et de 6,7 % dans le cas des seconds. En 1999, les Canadiens n'ont accru que légèrement leurs voyages outre-mer, qui se sont pour ainsi dire tous effectués en avion.

L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS

- En 1999, les chemins de fer canadiens ont exploité un peu moins de 50 000 kilomètres de voie, le CN ayant réduit son réseau de plus de 8 %, et CP Rail de moins de 1,6 %. En revanche, le réseau canadien de chemins de fer régionaux et d'intérêt local s'est accru de plus de 12 %, ce qui a représenté à la fin de l'année 30 % du réseau ferroviaire du pays. L'année en question a été la troisième année consécutive pendant laquelle il y a eu diminution du nombre de kilomètres de voie dont l'exploitation a cessé.
- L'Alberta a dominé les activités de rationalisation des chemins de fer en 1999 avec 993 kilomètres de voies cédées et 110 abandonnées.
- Sur le réseau routier national, l'augmentation de la circulation entre 1993 et 1996 a été de près de 9 %, mais la croissance par rapport à 1986 a frisé les 40 %. L'Ontario et le Québec ont constitué plus de 60 % du nombre de véhicules-kilomètre sur le réseau routier national, soit 36 % dans le cas de l'Ontario et 25 % dans celui du Québec. La Colombie-Britannique s'est classée ensuite au chapitre du nombre de déplacements, avec 14 % du total, suivie de l'Alberta avec près de 11 %, de la Saskatchewan avec 4 %, de la Nouvelle-Écosse avec un peu plus de 3 %, du Nouveau-Brunswick avec environ 3 %, du Manitoba avec près de 3 %, ainsi que de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont totalisé 2 %.
- Les agglomérations de Toronto et de Montréal sont les deux principaux centres de circulation au Canada. Les niveaux de circulation dépassent les 400 000 véhicules par jour sur certains tronçons de l'autoroute 401 qui traverse Toronto et dépassent les 150 000 véhicules par jour sur des sections de l'autoroute 40 au cœur de Montréal.
- En 1998, près de 90 % des mouvements de camions entre le Canada et les États-Unis se sont effectués par 20 points de passage de la frontière. Les points de passage frontalier les plus achalandés sont en Ontario : le pont Ambassador, le pont Peace, le pont Blue Water et le pont Queenston.
- À la fin de 1999, 17 des 18 ports appelés à devenir des administrations portuaires canadiennes avaient reçu le statut correspondant et établi leurs conseils d'administration respectifs. En outre, Transports Canada avait cédé 357 ports publics depuis 1996, ce qui laissait sous contrôle fédéral 192 ports régionaux, locaux et éloignés. Au total, 1 070 ports de pêche figuraient encore à l'inventaire du ministère des Pêches et des Océans, celui-ci ayant cédé un total de 846 ports de plaisance depuis 1995.
- C'est en 1999 que la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent a commencé à exercer son activité.
- En 1998, le trafic de la Voie maritime a été estimé à 7,5 milliards $, en hausse de 4,4 % depuis 1997. L'augmentation a été le fait du tronçon Montréal-lac Ontario de la Voie maritime, vu que le canal Welland a connu une diminution du trafic. En 1999, le volume de trafic a été d'environ de 47,6 millions de tonnes, soit 7 % de moins qu'en 1998.
- Les administrations de pilotage ont signalé un revenu net positif en 1999.
- NAV Canada a fermé sa tour de North Bay en mars 1999. Elle a consacré plus de 100 millions $ à la technologie en 1999-2000.
- Une augmentation des redevances d'usage de NAV Canada, prévue pour le 1er novembre 1998, a été reportée au 1er mars 1999. Puis en septembre de la même année, NAV Canada a réduit ses redevances de service.
- Les aéroports de Saskatoon, Regina, Charlottetown et Saint-Jean ont été cédés à des administrations sans but lucratif en 1999, et Halifax au début de l'an 2000, ce qui n'a laissé sous le contrôle de Transports Canada que quatre aéroports du Réseau national d'aéroports.

LA STRUCTURE DE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS

- Depuis la fin des années 1980, plus de 40 exploitants de chemins de fer d'intérêt local ont commencé à exercer leur activité; ils exploitent plus de 9 600 kilomètres de voie et génèrent des recettes annuelles totales de près de 140 millions $.
- En 1999, la nature de l'industrie canadienne des chemins de fer d'intérêt local a changé lorsque la société Rail America Inc. a acheté RailLink et RailTex, ce qui l'a rendue propriétaire de neuf chemins de fer de ce genre au Canada. Quatre des cinq grandes sociétés qui exploitent des chemins de fer d'intérêt local au Canada appartiennent à des intérêts américains.
- Le 20 décembre 1999, le CN et Burlington Northern Santa Fe Corporation annonçait la décision de leur conseil d'administration d'approuver une entente définitive de combiner leurs opérations.
- Toujours en 1999, les sociétés Mullen Transportation, Contrans Corporation, H&R Transport Limited et Trimac Transportation ont été au nombre des entreprises de camionnage qui ont acquis des intérêts dans d'autres sociétés de camionnage. Ces acquisitions ont porté soit sur d'autres transporteurs canadiens, soit sur des transporteurs américains.
- En 1998, près de 60 % des recettes tirées du camionnage pour compte d'autrui ont été réalisées par des transporteurs de marchandises diverses. Les activités extraprovinciales de ces derniers ont représenté 75 % des recettes de camionnage pour compte d'autrui.
- L'industrie des messageries est concentrée car neuf transporteurs comptent pour 80 % de toutes les messageries et de toutes les recettes afférentes.
- Dans l'industrie du camionnage, le nombre de faillites a augmenté en 1999.
- L'industrie du transport par autocar valait 5,9 milliards $ en 1998, dont 4,2 milliards provenaient des transports en commun urbains, 1,3 milliard de l'exploitation d'autobus scolaires, et 473 millions d'activités interurbaines.
- En 1999, trois compagnies de navigation par conteneurs, soit les sociétés Zim, China Ocean Shipping Company et Norasia, ont fait de Vancouver leur premier port d'escale. Le CN et CPR ont desservi ce port au moyen de trains à deux niveaux de chargement.
- La société Maersk Inc. a acquis les services de transport maritime international de ligne de la Sea-Land Services Inc. Elle-même et la Sea-Land ont décidé de continuer à faire du port de New York/New Jersey leur principal port central sur la côte est de l'Amérique du Nord. Le port de Halifax s'est classé deuxième, ayant lui aussi cherché à obtenir la clientèle de la société Maersk sur la côte est.
- Le Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA) et l'Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA), principales conférences maritimes sur les voies de navigation transpacifiques des États-Unis, ont été révoqués au printemps de 1999.
- Dans le domaine du transport maritime intérieur, l'Algoma Central Corporation a augmenté sa flotte de navires-citernes en achetant à l'EnerChem Corporation trois navires-citernes immatriculés au Canada. La Canada Steamship Lines a pris livraison du *CSL Niagara* en 1999.
- L'industrie canadienne des croisières touristiques a continué de croître et de se diversifier en 1999 également.
- Toujours en 1999, la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien a beaucoup attiré l'attention. Ses principales étapes ont été le décret du conseil du 13 août établissant un processus de facilitation de 90 jours; la communication, le 26 octobre, du document intitulé « Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada », qui indiquait en détail les objectifs stratégiques du gouvernement fédéral dans ce domaine; l'annonce du 21 décembre qui permettait l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International sur le fondement des engagements pris par Air Canada et par la 853350 Alberta Ltd. envers le ministre des Transports et le Commissaire à la concurrence.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

- Le CN et CPR ont vu baisser leur productivité en 1998, tandis que les chemins de fer de catégorie II ont connu une augmentation estimative de 6 % de la leur.
- Les importations par chemin de fer en provenance des États-Unis ont atteint 15,4 millions de tonnes en 1998, une hausse de 4,6 %, tandis que les exportations par chemin de fer vers les États-Unis ont atteint 56,1 millions de tonnes, une hausse de 5,2 %. La moitié de la croissance des exportations par chemin de fer a eu lieu dans le secteur des produits forestiers. Des importations accrues ont été consignées dans le cas des produits chimiques, des minerais et des produits miniers, ainsi que de l'essence et du carburant.
- En 1998, les chemins de fer de catégorie I ont acheminé 72,1 millions de tonnes de marchandises d'exportation vers les ports canadiens, comparativement à 7,1 millions de tonnes seulement vers l'intérieur à partir de ces derniers.
- Le grain, les engrais, les minerais et les produits miniers, le charbon, les produits forestiers, les produits industriels et les produits intermodaux ont constitué 97 % du trafic ferroviaire au Canada en 1999. Les trois premiers produits ont connu une baisse par rapport aux quantités de 1998, et les quatre autres une augmentation.
- En 1998, le nombre de tonnes-kilomètres attribuées aux entrepreneurs en camionnage pour compte d'autrui a été de 76,7 milliards sur le marché intérieur, et de 61,4 milliards sur les marchés internationaux. La croissance annuelle moyenne du trafic, depuis 1991, a été de 7 % sur le marché intérieur, et de 15,1 % sur les marchés internationaux. Les deux grands moteurs de croissance du camionnage ont été le secteur du transport des marchandises diverses et le secteur du transport des produits alimentaires.
- Le trafic maritime intérieur a été de 48,3 millions de tonnes en 1998, soit 31 % de moins qu'en 1988. Le transport transfrontalier, soit 100,1 millions de tonnes en 1998, a dépassé de près de 6 % le niveau sans précédent atteint en 1997, alors que le transport outre-mer, qui a totalisé 179,5 millions de tonnes, a diminué de 4,7 % par rapport à 1997.
- Dans le cas du transport maritime intérieur en 1998, les sources de trafic les plus importantes ont été le minerai et les concentrés de fer (14 millions de tonnes), le bois et les copeaux à pâte (12,4 millions de tonnes), le mazout (9,7 millions de tonnes), la pierre et la pierre à chaux (9,3 millions de tonnes), et le blé (9 millions de tonnes).
- Quant au trafic maritime d'exportation transfrontière, 80 % a été constitué de minerai de fer, de pétrole brut, de gypse, de pierre et de pierre de chaux, de mazout, de sel et d'essence. Pour ce qui est du trafic maritime d'importation, les produits importants, qui ont représenté 78 % du total, ont été le charbon, le minerai de fer, la pierre et la pierre à chaux, le mazout, les autres produits pétroliers ainsi que l'alumine et la bauxite. Les marchandises importantes expédiées outre-mer à partir du Canada ont été le charbon, le minerai de fer, le blé, le fret conteneurisé, le bois à pâte, le soufre et la potasse. Les principales marchandises déchargées ont été l'alumine et la bauxite, le fret conteneurisé, le fer et l'acier, le mazout, le minerai de fer et l'essence.
- Au chapitre des activités d'exportation canadiennes exercées grâce au trafic de ligne en 1998, les transporteurs maritimes hors conférence ont manutentionné 8,2 millions de tonnes de marchandises, comparativement à 5,4 dans le cas des transporteurs de conférence. Pour ce qui est des importations, 6,6 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées par des transporteurs hors conférence, et 4,3 millions par des transporteurs de conférence.
- En 1998, les recettes provenant du fret aérien ont représenté 6,6 % du total des recettes d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International. Dans le cas des transporteurs aériens canadiens, le transport intérieur du fret a généré 67 % du total des recettes d'exploitation relatives aux marchandises. Au total, 487 583 tonnes (trafic intérieur) ont été transportées par avion en 1998, soit 5 % de moins qu'en 1997.

LE TRANSPORT DES PASSAGERS

- Le transport ferroviaire des passagers a diminué en 1998, tant dans le cas de VIA Rail que dans celui des chemins de fer de catégorie II.
- La même année, 6,1 millions de passagers ont parcouru environ 46 millions de kilomètres grâce aux services d'autocars réguliers. Le taux d'utilisation moyen des autocars d'affrètement a grimpé, tandis que le nombre de passagers des transports en commun urbains est resté le même.
- En 1999, 16,5 millions de véhicules légers étaient immatriculés dans l'ensemble du pays, qui ont été utilisés par les Canadiens pour effectuer une grande partie de leurs déplacements nécessaires.
- Le nombre de passagers des croisières touristiques, au port de Vancouver, a été de 948 000 en 1999, 17e année de croissance consécutive. Le port de Halifax a connu lui aussi une bonne année puisqu'il a reçu 108 000 voyageurs. Quant aux ports de Montréal et de Québec, ils ont accueilli en 1999 moins de visiteurs arrivant à bord de paquebots de croisière.
- La croissance du transport aérien intérieur de passagers s'est poursuivie en 1998, mais à un rythme plus faible qu'en 1996 et 1997, même si ce transport a atteint 26 millions de passagers. L'année 1998 a été la cinquième année consécutive de croissance du trafic aérien transfrontalier, qui a totalisé 18,7 millions de passagers. Un trafic total de 12,6 millions de passagers a été signalé pour d'autres services de transport aérien internationaux, une hausse de 5,9 % par rapport à 1997. Les données préliminaires pour 1999 laissent présager que le trafic aérien a continué de croitre à un taux modéré.

LES PRIX, LA PRODUCTIVITÉ ET LA RENTABILITÉ

- Les prix des services ferroviaires marchandises n'ont pas changé en 1998 mais ont baissé de 4 % au cours des neuf premiers mois de 1999.
- Dans l'ensemble, la productivité totale des facteurs des chemins de fer de catégorie I a ralenti en 1998.
- La rentabilité des opérations canadiennes du CN et de CPR a continué d'augmenter en 1999.
- VIA Rail a connu une augmentation de 10 % de ses recettes voyageurs au cours des trois premiers trimestres de 1999. La croissance des recettes d'exploitation de VIA depuis 1991 a découlé surtout d'une hausse des prix, soit une augmentation moyenne de 4,8 % par année. La productivité de la main-d'oeuvre a diminué en 1998.
- Dans l'ensemble, la productivité des facteurs dans l'industrie du camionnage a grimpé de 2,1 % par année entre 1991 et 1998. L'augmentation des recettes, qui a été de 8,8 % de 1991 à 1998, a résulté d'un niveau d'activité accru. En 1998 et 1999, les activités de camionnage intérieures ont dépassé celles du marché transfrontalier.
- La rentabilité de l'industrie du camionnage s'est accrue en 1998.
- Les recettes de l'industrie du transport par autocar (interurbain) ont fait un bond de 12 % en 1998, surtout à cause d'une augmentation du rendement. Des gains de productivité et des augmentations modérées du prix des facteurs ont fait diminuer de 2 % par année les coûts unitaires entre 1991 et 1998. Encore en 1998, il y a eu amélioration du ratio d'exploitation de l'industrie.
- Entre 1991 et 1998, les prix demandés par les exploitants de services de transport en commun urbain ont grimpé en moyenne de 4,2 % par année. En 1997 et 1998, la productivité moyenne de ces services s'est accrue d'environ 1,8 % par année. Les usagers ont payé 47 % du total des frais d'exploitation.
- Dans le domaine du transport aérien, les prix ont monté de 3 % en 1998, les augmentations les plus importantes ayant été constatées surtout dans le cas des vols transfrontaliers.
- Toujours en 1998, la productivité des compagnies aériennes a diminué de 6,5 % et leurs coûts unitaires ont grimpé de 5 %, ce qui explique la détérioration de la rentabilité de l'industrie cette année-là. En 1999, les gros transporteurs aériens ont vu augmenter leurs coûts, ce qui s'est traduit par un fléchissement de leurs ratios d'exploitation.

INTRODUCTION 1

Le rapport annuel de 1999 présente la situation des transports au Canada au tournant du siècle.

Ainsi que le prévoit la *Loi sur les transports au Canada* (1996), le ministre des Transports dépose un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. Plus précisément, l'article 52 de la Loi donne le mandat pour ce qui suit :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;

b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Le présent rapport est le quatrième à être présenté par le Ministre. Il donne un aperçu des transports au Canada au tournant du siècle, au moyen des toutes dernières données disponibles. La portée de ce rapport n'est pas confinée par les limites des secteurs de compétence, mais elle est aussi étendue que possible afin de donner une vue d'ensemble exhaustive des transports au Canada. Comme les données n'étaient pas toujours disponibles, elles ont limité les résultats, mais le rapport s'applique, autant que possible, à toutes les années jusqu'à 1999 inclusivement. Lorsqu'il était impossible d'obtenir des données, celles de l'année la plus récente étaient utilisées. Pour un sujet donné, quand il n'y a aucune information plus récente que celle qui avait déjà été rapportée, le lecteur est invité à consulter les anciens rapports sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca

Le rapport va au-delà de l'examen des principaux événements de transport au Canada en 1999. Dans un monde complexe et en rapide évolution, les événements et les non-événements ont parfois la même importance. Les événements qui étaient considérés comme les plus susceptibles d'influencer le transport au cours du nouveau millénaire sont traités de façon plus approfondie que les autres. En ce qui concerne les non-événements, tous les efforts ont été déployés pour que les services de transport ne soient pas touchés par le bogue de l'an 2000. Par conséquent, du point de vue des transports, l'entrée du Canada dans le nouveau siècle a constitué un non-événement important pendant que les Canadiens continuaient de bénéficier d'un réseau de transport sûr.

Tout comme l'année dernière, le rapport se divise non en fonction des modes de transport, mais selon les divers aspects des transports comme les services de transport de marchandises et de passagers ainsi que les paramètres ayant trait à l'économie, à la sécurité, à l'énergie et à l'environnement. Cette structure donne au lecteur une idée des similitudes et des différences dans les changements qui se produisent dans chaque mode, en ce qu'ils se rapportent aux diverses façons d'analyser les transports; cela revient à regarder un tableau sous des angles différents.

Il est important de comparer les changements dans un mode d'une année à l'autre parce qu'on peut ainsi voir les variations du point de vue du degré et de la causalité. Par exemple, chaque année, on constate des changements structuraux dans chaque mode, et chaque année, ces changements sont semblables, mais différents d'un mode à l'autre. Les différences viennent de l'importance des changements, de la taille relative des transporteurs les ayant entraînés, de la portée des activités de ces derniers

ou d'autres éléments de ce genre. Quelles que soient les différences dans les changements, il est important de comprendre à la fois en quoi le degré varie et quelles sont les similitudes ainsi que les forces à l'origine des changements.

Le présent rapport se divise de façon à reconnaître explicitement que la demande de transport au Canada découle de toutes les autres activités sociales et économiques. En conséquence, le rapport commence par un bref aperçu de l'économie canadienne, qui permet de comprendre les forces en jeu en 1999. Le chapitre sur les dépenses des gouvernements donne une idée des fonds consacrés par les gouvernements au secteur des transports. Cependant, les dépenses et les recettes des gouvernements ne donnent pas, à elles seules, une vue d'ensemble du tableau; les initiatives de cession, de commercialisation et de partenariat entre secteurs public et privé des dernières années ont également joué un rôle. Les données fournies dans les autres chapitres du présent rapport aident à compléter le tableau.

Un certain nombre des chapitres suivants traitent chacun d'un sujet clé et de ses liens modaux. Nous examinons les transports du point de vue de développement durable, notamment de la sécurité, de l'énergie et de l'environnement, des économies régionales, de l'emploi, des échanges commerciaux et du tourisme. Le chapitre de cette année sur la sécurité met l'accent sur les statistiques concernant la sécurité, qui exposent les tendances par mode de transport. Ce qui est particulièrement intéressant dans le chapitre sur l'énergie et l'environnement, c'est le résumé des travaux de la Table des transports sur le changement climatique et de son analyse des options visant à réduire progressivement les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Ces chapitres sont suivis de deux autres sur le rôle des transports dans deux activités importantes pour la croissance économique du pays et le niveau de vie des Canadiens : les échanges commerciaux et le tourisme. Le premier de ces chapitres met surtout l'accent sur les activités liées aux marchandises, à la fois du point de vue des flux et de la répartition modale, alors que le deuxième brosse un tableau d'ensemble comprenant toutes les activités de transport de passagers relatives aux loisirs, aux affaires et à d'autres fins.

Les cinq chapitres suivants traitent d'éléments particuliers du réseau de transport canadien. Le chapitre sur l'infrastructure donne un aperçu de l'infrastructure globale des transports du pays, sans laquelle il serait impossible d'offrir des services de transport. La partie de ce chapitre portant sur le transport routier met l'accent sur le Réseau routier national et les tendances récentes du trafic, car il n'y avait pas de données plus récentes que celles qui étaient exposées dans les anciens rapports à l'égard du réseau routier global du Canada. Les services accessoires importants pour la sécurité et la sûreté du réseau de transport, comme le réseau de navigation aérienne et les services de pilotage maritime, sont également traités dans ce chapitre. Dans les trois chapitres suivants, nous examinons sous divers angles les industries exploitant des services de transport : structure de l'industrie, transport de marchandises et transport de passagers. Un dernier chapitre traite du prix, de la productivité et du rendement financier du secteur des transports.

Les données utilisées pour le présent rapport proviennent principalement de sources de l'extérieur de Transports Canada. C'est d'abord et avant tout aux organisations qui établissent et produisent les renseignements utilisés qu'il appartient de les valider. Néanmoins, dans la rédaction du présent rapport, comme nous l'avons fait dans les anciens, nous nous sommes surtout efforcés non seulement d'assurer la qualité des données, mais aussi de tenir compte des limites de celles-ci. Le rapport comprend de nombreuses notes en bas de page où sont indiquées les limites qui ont restreint les analyses. Autant que possible, quand il n'y avait pas de données à jour, nous n'avons fourni aucune estimation. Il est également important de prendre en note que, dans le présent rapport, nous analysons la situation la plus récente du réseau de transport du pays — nous n'essayons pas de prévoir ce qu'elle sera dans les années à venir.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE CANADIENNE

2

Les transports peuvent être examinés en tant que secteur économique dont les activités contribuent au rendement général de l'économie. En 1999, le Canada a connu une croissance économique vigoureuse.

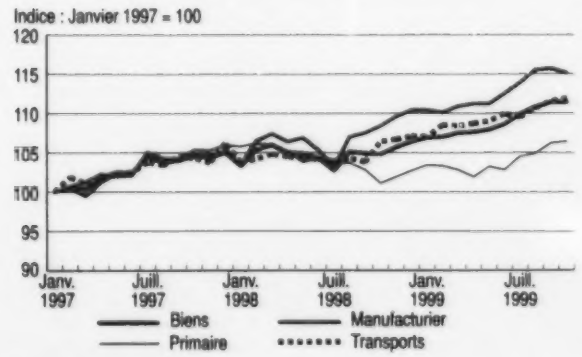
L'examen de la situation des transports au Canada passe d'abord par la compréhension des facteurs qui influent sur le niveau de la demande de services de transport durant l'année. Puisque la demande de transport est tributaire de toutes les autres activités économiques, un survol rapide du rendement de l'économie canadienne et de celui de ses principaux partenaires commerciaux aide à comprendre les influences qui ont marqué les transports en 1999.

L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 1999

En 1999, le Canada a connu une croissance économique vigoureuse. Le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 4 %, excédant le rendement de 1998. L'économie américaine est demeurée forte, ce qui a suscité une demande de biens et services canadiens.

La figure 2-1 compare le PIB réel des transports à celui d'autres secteurs.

FIGURE 2-1 : PIB RÉEL DES TRANSPORTS – COMPARÉ À D'AUTRES SECTEURS



Source : Statistique Canada, Cat. 15-001

La force de l'économie résulte de l'accroissement de 9,3 % (en termes réels) des dépenses d'investissement. Les dépenses reliées à la machinerie et au matériel ont été particulièrement élevées, en hausse de 14,9 % contre 9,5 % en 1998. L'achat d'ordinateurs pour le passage à l'an 2000 est responsable dans une large mesure de l'augmentation des dépenses d'investissement. Les dépenses de consommation sont demeurées fermes, augmentant de 3,2 %, une augmentation par rapport à la croissance de 2,8 % de l'année antérieure. Les dépenses gouvernementales ont augmenté de 1 % par rapport à 1,7 % en 1998, ce qui représente une baisse.

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES

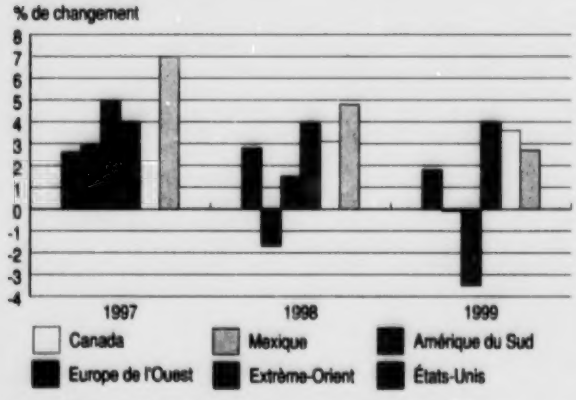
	1999	*(% de changement) 1998 – 1999*	*(% de changement annuel) 1993 – 1999*
PIB au coût des facteurs (millions $ de 1992)			
Ensemble de l'économie	750 040	4,0	3,0
Biens	249 548	4,5	3,4
Agriculture	13 562	5,9	3,6
Foresterie	4 554	7,5	0,5
Mines	26 721	(2,8)	1,3
Manufacturier	136 867	6,2	4,7
Construction	41 754	3,8	2,5
Services	500 492	3,8	2,9
Commerce de détail	46 545	3,9	3,7
Transports	30 598	5,1	3,9
Commerce de marchandises (millions $)			
Exportations	360 598	11,9	9,6
Importations	326 662	7,7	9,5
Revenu (dollars)			
Revenu personnel disponible par habitant	18 716	2,6	1,9
Dollar canadien (cents É.-U. par unité)	67,3	(0,2)	(1,7)
Prix (1992 = 100)			
Ensemble de l'économie	110,5	1,7	1,2
IPC			
Tous les articles	110,6	1,7	1,6
Transports	124,5	3,3	2,9

Source : Statistique Canada, Cat. 11-010, 13-001, 15-001, 62-010; Banque du Canada

Comme l'illustre le tableau 2-1, la production dans le secteur manufacturier a grimpé de 6,2 % en termes réels en 1999, mue par l'activité d'investissement et par la consommation au Canada et aux États-Unis. Les secteurs de l'industrie du matériel automobile et du matériel de bureau (ordinateurs, par exemple) ont affiché une forte croissance. La production dans le secteur primaire a chuté et l'activité minière a connu une baisse de 2,8 %. L'agriculture et la foresterie ont toutefois enregistré une hausse d'activité. La construction a progressé de 3,8 % en 1999, après une année de stagnation en 1998. Le commerce du détail a connu une bonne année, avec une augmentation de 3,9 %. L'activité de transport a augmenté de 5,1 %, un rythme supérieur à celui de l'économie générale.

Ces dernières années, l'économie américaine a été très solide et a enregistré une croissance réelle de 4,1 % en 1999. C'est ainsi que les ventes à l'exportation de marchandises destinées aux États-Unis se sont accrues de 14,9 % en 1999. Le Mexique, le second partenaire du Canada dans le cadre de l'ALENA, a aussi profité de la force de l'économie américaine, et son PIB a augmenté de 2,7 % en 1999. Les autres partenaires commerciaux du Canada n'ont pas démontré la même vigueur. L'Europe de l'Ouest a eu une croissance de 1,9 % et les exportations de marchandises canadiennes destinées à ce marché n'ont augmenté que de 1,8 %. Bien que la crise financière asiatique en 1998 se soit résorbée, cette région a tout de même enregistré une croissance négative ou négligeable en 1999. Le Japon, la deuxième économie en importance dans le monde, ne s'est pas encore remis entièrement de sa récession et sa production réelle a baissé de 1,4 % en 1999. En conséquence, les exportations de marchandises du Canada vers le Japon ont chuté de 3,2 %. L'Amérique du Sud a continué de se ressentir des effets de la crise asiatique et son PIB réel a baissé de 3,5 % en 1999 pour la région. La figure 2-2 fournit une comparaison du PIB réel du Canada par rapport à d'autres régions.

FIGURE 2-2 : PIB RÉEL AU CANADA ET DANS D'AUTRES RÉGIONS, 1997 – 1999

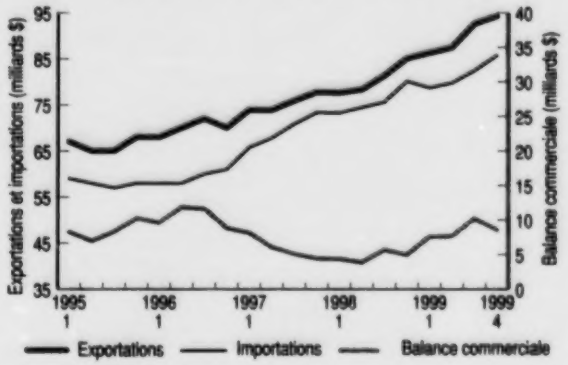


Source : Statistique Canada, Cat. 15-001, 11-010, Département américain du commerce, IMF, Standard and Poor's DRI

Comme l'illustre la figure 2-3, les exportations de marchandises canadiennes ont grimpé de 11,7 % dans l'ensemble en 1999, totalisant 360,6 milliards $. L'économie canadienne s'est améliorée et les Canadiens ont acheté davantage de marchandises de l'étranger. Les importations se sont accrues de 7,1 % pour atteindre 325 milliards $, laissant un excédent sur marchandises de 34 milliards $, comparativement à 18,9 milliards $ en 1998. La balance commerciale du Canada avec les États-Unis a grimpé à 55 milliards $.

FIGURE 2-3 : COMMERCE DE MARCHANDISES, 1995 – 1999

(Trimestriel désaisonnalisé – Fondé sur la balance des paiements)



Source : Statistique Canada, Cat. 65-001

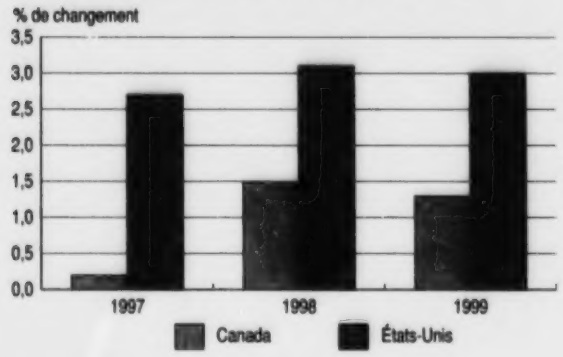
Les exportations de produits automobiles ont augmenté de 24 % en 1999 et ont constitué près de 26,4 % des exportations canadiennes. Les autres secteurs d'exportation qui ont enregistré de fortes hausses sont l'énergie (26,8 %), la foresterie (11 %) et le matériel (8 %). Ce dernier secteur a constitué 33 % des importations. Les importations de produits automobiles se sont accrues de 13,7 %.

Au mois d'août 1998, le dollar canadien, qui était au bas niveau de 0,6831 $US, a vu sa valeur augmenter. L'accalmie de la crise asiatique a donné lieu à une remontée des prix des biens de consommation et à un accroissement des exportations. Les prix ont augmenté en général de 1,7 % en 1999. Les prix de transport ont grimpé de 3,3 %, reflétant la hausse des prix de l'énergie.

Les revenus se sont mis à monter au Canada, allant de pair avec le renforcement de l'économie et l'amélioration de la situation financière du gouvernement. Comme on peut le voir à la figure 2-4, le revenu disponible réel par habitant a augmenté de 1,3 % en 1999. Il s'agit d'une faible augmentation en comparaison des hausses enregistrées ces dernières années aux États-Unis. Toutefois, elle représente une amélioration non négligeable compte tenu de la stabilité relative des revenus au cours des dix dernières années au Canada.

Le renforcement du dollar canadien et l'amélioration du revenu des Canadiens se sont traduits par un accroissement des voyages internationaux d'au moins une nuit à destination

FIGURE 2-4 : REVENU PERSONNEL DISPONIBLE RÉEL PAR HABITANT AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS, 1997 – 1999



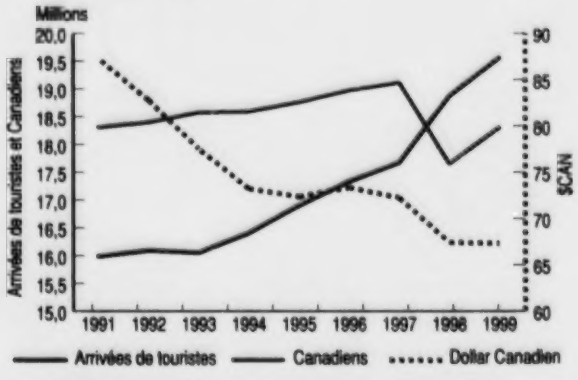
Source : Statistique Canada, Cat. 13-001, Département américain du commerce.

des États-Unis (hausse de 5,1 %) aussi bien qu'outre-mer (hausse de 0,8 %) en 1999. Les Canadiens ont aussi effectué davantage de voyages intérieurs.

La figure 2-5 indique la proportion de voyages internationaux d'au moins une nuit effectués au Canada entre 1991 et 1999.

Le nombre de résidents étrangers en visite au Canada a augmenté de 3,6 % en 1999, tout comme le nombre de visites d'au moins une nuit effectuées par des Américains et des touristes d'outre-mer. Les Américains sont venus en grand nombre au Canada, avantagés par le taux de change et des revenus supérieurs. De même, l'amélioration de l'économie des pays asiatiques a signifié un retour des touristes en provenance de cette région.

FIGURE 2-5 : VOYAGES INTERNATIONAUX D'AU MOINS UNE NUIT, 1991 – 1999



Source : Compilation spéciale de l'Équête sur les voyages internationaux de Statistique Canada, Banque du Canada.

APERÇU DU RENDEMENT ÉCONOMIQUE DES PROVINCES

L'économie de Terre-Neuve a connu une forte croissance, alimentée par l'industrie pétrolière extracôtière, le secteur manufacturier, une industrie de la pêche régénérée et le tourisme. Les secteurs du tourisme, manufacturier et de la construction ont été les éléments moteurs de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard tandis qu'en Nouvelle-Écosse les ventes de gros, une forte activité manufacturière et le Projet énergétique extracôtier Sable ont poussé l'économie. L'investissement et le tourisme ont été les moteurs de la croissance du Nouveau-Brunswick. L'économie du Québec a dépassé la moyenne nationale, principalement sous l'impulsion des dépenses d'investissement et de logement. Les indicateurs de l'activité économique ont tous pointé à une forte croissance de l'économie ontarienne, tandis que les problèmes éprouvés au niveau de la production agricole et du secteur minier ont éliminé toute croissance au Manitoba. La construction du projet Alliance Pipeline en Saskatchewan a permis d'effacer la piètre performance du secteur minier. L'économie albertaine a été énergisée par les prix élevés des produits de base. La Colombie-Britannique a poursuivi sa remontée, ses exportations ayant été favorisées par la faiblesse du dollar canadien et la hausse des prix des produits de base.

DÉMOGRAPHIE ET TRANSPORTS AU CANADA

Les besoins en fait de transports et l'évolution de ces besoins sont dictés par trois caractéristiques démographiques : la répartition géographique, la répartition par groupe d'âge et la répartition urbaine-rurale.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

En 1999, le Canada comptait 30,6 millions d'habitants, pour la plupart (62 %) concentrés dans le centre du pays (Ontario et Québec). L'Alberta et la Colombie-Britannique ensemble regroupent 23 % de la population. Des 15 % qui restent, 8 % vivent dans les provinces de l'Atlantique et 7 % au Manitoba et en Saskatchewan. La population canadienne est ventilée au tableau 2-2 par province/territoire et par âge.

À l'instar de la plupart des pays développés, depuis plusieurs années, le Canada voit son taux de natalité et de mortalité chuter. Cette baisse a entraîné une diminution du taux de croissance démographique naturel, de sorte que le Canada doit maintenant augmenter ses niveaux d'immigration pour maintenir sa croissance démographique. De 1989 à 1998, la population du Canada s'est accrue de 1,82 million d'habitants grâce à l'immigration nette et de 1,76 million en raison de la hausse du nombre de naissances par rapport aux décès. La croissance démographique naturelle par année est passée de 201 696 habitants en 1989 à 122 900 habitants en 1998.

TABLEAU 2-2 : POPULATION PAR PROVINCE/TERRITOIRE ET ÂGE

	Population (en milliers d'habitants)		*Croissance moyenne (%)*	*Groupes d'âge (%) (1998)*	
	1999	*Total (%)*	*1989-1999*	*32-53*	*65+*
Canada	30 568	100,0	1,1	34,6	12,3
Terre-Neuve	541	1,8	(0,6)	35,1	11,4
Île-du-Prince-Édouard	138	0,5	0,6	32,6	13,0
Nouvelle-Écosse	941	3,1	0,4	34,5	13,2
Nouveau-Brunswick	755	2,5	0,3	34,6	12,9
Québec	7 363	24,1	0,6	35,7	12,4
Ontario	11 561	37,8	1,4	34,4	12,4
Manitoba	1 143	3,7	0,4	32,2	13,6
Saskatchewan	1 028	3,4	0,1	30,6	14,6
Alberta	2 969	9,7	1,8	34,5	9,9
Colombie-Britannique	4 029	13,2	2,3	35,0	12,7
Yukon	31	0,1	1,2	40,4	4,9
Territoires du Nord-Ouest	69	0,2	1,9	31,0	3,3

Source : Statistiques Canada, Cat. 91-213.

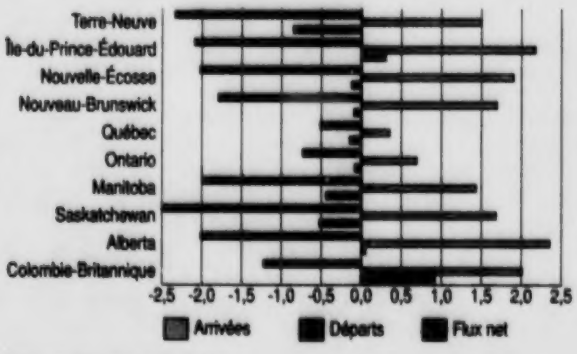
Dans l'ensemble, la population du Canada a augmenté à un taux moyen de 1,1 % par année au cours des dix dernières années. L'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont connu la plus forte croissance démographique. Terre-Neuve a eu une croissance négative tandis que la Saskatchewan s'est maintenue à ses niveaux antérieurs. Les autres provinces ont connu en moyenne des taux de croissance de moins de 1 %.

L'immigration est importante pour le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique alors que la migration interprovinciale est un facteur déterminant pour l'ensemble des provinces. Elle influence en effet les mouvements de population des provinces et entraîne par la suite une activité de voyages découlant des visites aux parents et amis.

La figure 2-6 illustre les départs et les arrivées ainsi que le flux net de migration interprovinciale en tant que pourcentage de l'ensemble de la population des provinces et territoires. Le nombre total de migrants interprovinciaux atteint en moyenne 300 000 par année, soit environ 1 % de l'ensemble de la population canadienne. De 1989 à 1998, seules

FIGURE 2-6 : TAUX ANNUELS MOYENS DE MIGRATION INTERPROVINCIALE, 1989 – 1998

(Pourcentage de la population)



Source : Statistique Canada, Cat. 91-213.

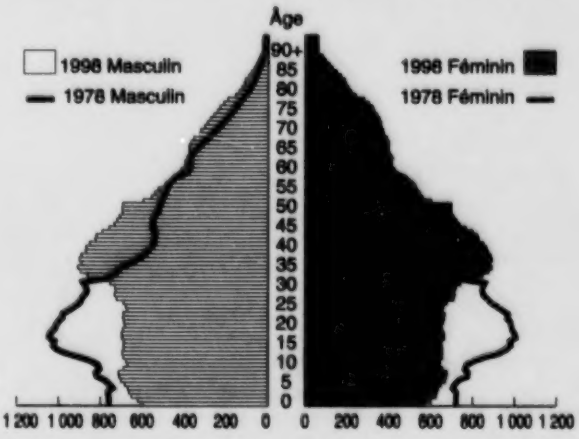
l'Île-du-Prince-Édouard, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont eu un afflux positif de migrants interprovinciaux. Au cours de la même période, Terre-Neuve et la Saskatchewan ont connu un taux de départs net représentant en moyenne plus de 2 % de la population de chacune de ces provinces. L'Ontario est la province d'origine et de destination pour près de la moitié des migrants interprovinciaux au Canada. Les jeunes adultes sont les plus susceptibles de changer de province lorsqu'ils intègrent la population active. Le taux de départs a été de 2,4 % dans le cas des personnes faisant partie du groupe d'âge des 20 à 24 ans et de 1,9 % dans le cas de celles du groupe d'âge des 25 à 34 ans.

GROUPES D'ÂGE

Le vieillissement de la population canadienne s'explique en partie par la faiblesse du taux de natalité et par la plus grande espérance de vie. L'âge médian des Canadiens a augmenté, passant de 28,2 en 1978 à 36,0 en 1998. Pendant la même période, la proportion de jeunes a diminué de 24 %, atteignant 19,8 %, et la proportion de personnes âgées est passée de 9 % à 12,3 %.

FIGURE 2-7 : PYRAMIDE DES ÂGES DE LA POPULATION DU CANADA : 1978 et 1998

Effectifs des classes annuelles d'âge (pour une population totale de 100 000)



Source : Statistique Canada, Cat. 91-213.

Après la Seconde Guerre mondiale, près de 10 millions de Canadiens sont nés entre 1946 et 1965. Ces personnes, dont l'âge se situait entre 32 et 53 ans en 1998, représentent grosso modo la génération dite du " baby-boom ". En 1998, les membres de ce groupe constituaient 35 % de la population canadienne, par rapport à 25 % en 1978. Le vieillissement de la population se répercute sur tous les aspects de la vie au Canada, y compris les transports.

La structure d'âge varie à travers le Canada. L'Alberta et les territoires ont la plus faible proportion de personnes âgées, tandis qu'elle est la plus élevée en Saskatchewan. Les provinces où les baby-boomers sont les plus dominants sont Terre-Neuve, le Québec, la Colombie-Britannique et le territoire du Yukon. (Voir le tableau 2-2.)

Le tableau 2-3 illustre la répartition des voyages intérieurs et internationaux effectués par des Canadiens, par groupe d'âge en 1998. On y constate que la plupart des voyages ont été effectués par des personnes âgées entre 25 et 64 ans.

TABLEAU 2-3 : VOYAGEURS CANADIENS PAR GROUPE D'ÂGE, 1998

(Pourcentage du total de voyages)

	Intérieurs		*Internationaux*	
Group d'âge	*Même jour*	*Au moins une journée*	*Vers les É.-U. (Au moins une journée)*	*Autre pays*
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Moins de 15 ans	14,6	16,4	8,2	4,8
15-24	11,6	14,3	6,7	7,0
25-34	16,2	17,5	12,6	14,7
35-44	21,4	19,5	19,1	18,7
45-54	16,5	15,4	23,0	23,3
55-64	10,8	9,1	16,5	17,8
65+	8,8	7,9	13,9	13,8

Source : Enquête de Statistique Canada sur les voyages internationaux et intérieurs

Ces dernières années, les voyages internationaux effectués par des personnes âgées ont augmenté sensiblement. De 1990 à 1998, le nombre de voyages internationaux effectués par les personnes du troisième âge a augmenté de 78 %, contre 34 % dans le cas des voyages effectués par des membres de tous les autres groupes d'âge. On s'attend à ce que les personnes âgées effectuent davantage de voyages, la proportion de ce groupe dans la population canadienne étant à la hausse.

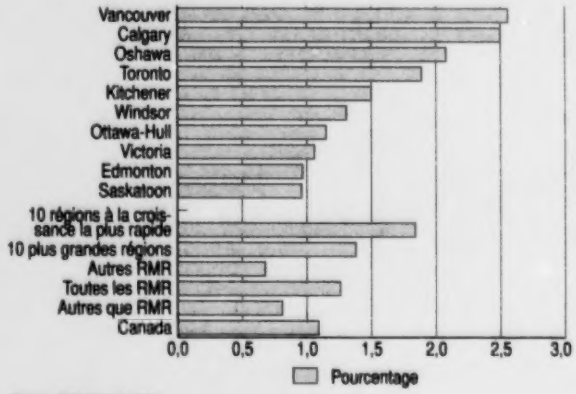
Les membres de la génération du baby-boom prédominent dans les deux catégories de voyages, intérieurs et internationaux. Ils ont effectué le plus grand nombre de voyages de tous types, sauf les voyages intérieurs d'au moins une nuit, effectués dans une plus vaste proportion par le groupe des 25 à 34 ans. On estime que la moitié de tous les voyages intérieurs sont attribuables aux baby-boomers et à leurs enfants. Dans les années 1990, seules les personnes âgées et les membres du groupe des 45 à 54 ans, qui comprennent la première vague de la génération du baby-boom, ont effectué un nombre supérieur de voyages d'au moins une nuit à destination des États-Unis.

URBANISATION

Le recensement de 1996 a confirmé que le Canada est maintenant une nation véritablement urbaine : 78 % de sa population vit dans des centres de 1 000 habitants ou plus. Le niveau d'urbanisation n'a augmenté que légèrement depuis 1976, alors qu'il était de 76 %. Cependant, la proportion de la population qui vit dans les grandes régions métropolitaines ou dans les régions métropolitaines de recensement[1] est passée de 57 % à 62 % pendant la même période.

La figure 2-8 fait ressortir la tendance à la concentration de la population dans les grands centres urbains. De 1991 à 1999, les dix régions métropolitaines de recensement affichant la croissance la plus rapide ont grossi de 1,8 % par année, contre 1,1 % pour l'ensemble du Canada et 0,8 % à l'extérieur des grands centres urbains.

FIGURE 2-8 : TAUX MOYENS ANNUELS DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DANS LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES DE RECENSEMENT, 1991 – 1999



Source : Statistique Canada

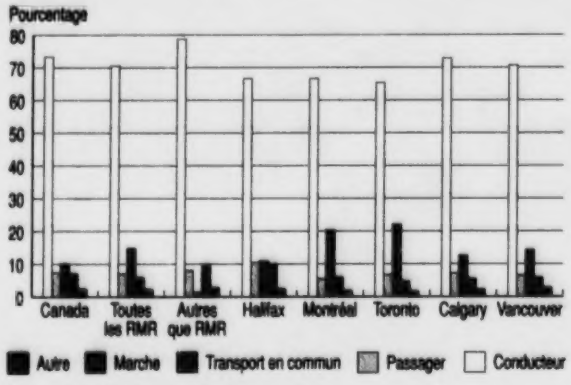
La population est surtout concentrée dans les deux plus grandes régions métropolitaines : le Lower Mainland en Colombie-Britannique et le Golden Horseshoe dans le sud de l'Ontario. Ces régions comptaient en 1996 jusqu'à 7 % et 21,3 %, respectivement de toute la population canadienne.

Compte tenu de la croissance des grandes régions urbaines, des réseaux de transport doivent être en place pour permettre la circulation des biens et des personnes à l'intérieur de ces régions et entre celles-ci et les autres régions du pays.

Dans les grands centres urbains les déplacements quotidiens pour le travail présentent des difficultés particulières. Le recours massif à l'automobile dans les régions à forte densité de population occasionne des problèmes d'encombrement et des incidences environnementales fort préoccupants. Comme l'illustre la figure 2-9, les Canadiens se rendent majoritairement au travail seuls au volant de leur voiture. Soixante-treize pour cent des Canadiens utilisent leur propre véhicule pour se rendre au travail. Cette proportion est plus faible dans le cas des personnes qui vivent dans une région métropolitaine de recensement (71 %) et elle est la plus faible pour les habitants de la région de Toronto (65 %). Près de 7 % des travailleurs canadiens ont été des « passagers ». Le transport en commun est surtout le fait des grands centres. Quinze pour cent des personnes qui habitent dans des régions

1 Les régions métropolitaines de recensement sont de grandes régions urbaines ayant une population d'au moins 100 000 habitants.

FIGURE 2-9 : MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL 1996



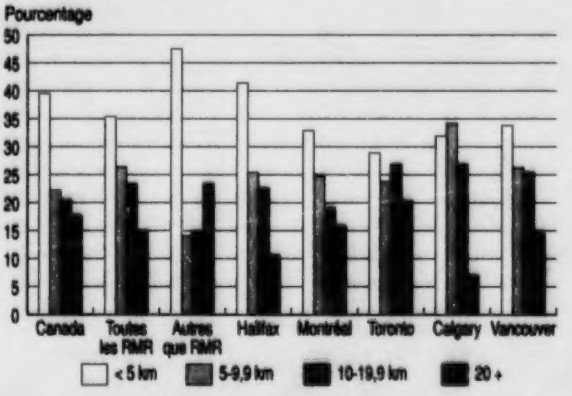
Note: RMR = Régions métropolitaines de recensement.

Source : Recensement de 1996 de Statistique Canada.

métropolitaines de recensement y ont recours. Ce taux d'utilisation n'augmente que dans les très grands centres comme Toronto et Montréal, où 22 % et 20 % des travailleurs, respectivement, ont utilisé le transport en commun pour se rendre au travail en 1996. Sept pour cent se sont rendus au travail à pied, tandis qu'environ 2 % ont utilisé d'autres moyens de transport tels la bicyclette, la motocyclette ou le taxi.

Les Canadiens ont parcouru une distance médiane de 7 kilomètres pour se rendre au travail en 1996. Les habitants des plus grands centres ont parcouru la plus grande distance, soit 9,3 kilomètres à Toronto et 8,2 kilomètres à Montréal. Comme l'illustre la figure 2-10, il existe en général un rapport négatif entre le lieu d'habitation et la distance parcourue pour se rendre au travail. Près de 40 % des Canadiens habitent à moins de cinq kilomètres de leur lieu de travail. Calgary est le seul grand centre qui fait exception, la plupart de ses habitants demeurant à une distance de cinq à dix kilomètres de leur lieu de travail. Près de la moitié des travailleurs qui habitent à

FIGURE 2-10 : DISTANCE DE DÉPLACEMENT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL 1996



Note: RMR = Régions métropolitaines de recensement.

Source : Recensement de 1996 de Statistique Canada.

l'extérieur des grands centres sont à moins de cinq kilomètres de leur lieu de travail. Toutefois, près du quart habitent à plus de 20 kilomètres.

CONTRIBUTION DES TRANSPORTS À L'ÉCONOMIE

Les transports peuvent être envisagés en tant que secteur économique dont les activités contribuent au rendement général de l'économie. Pour mesurer la contribution relative des transports à l'ensemble de l'économie, le caractère dérivé de sa demande doit cependant être écarté.

La contribution relative des transports à l'économie peut être évaluée sous plusieurs angles, notamment du point de vue des activités commerciales (pour compte d'autrui) et de la demande de services de transport. Dans ce cas, on met l'accent sur les entreprises de transport offrant des services de transport de voyageurs ou de marchandises contre rémunération (p. ex. compagnies aériennes, chemins de fer, lignes de navigation et entreprises de camionnage). Toutefois, cette méthode ne permet pas de regrouper toutes les activités de transport et elle exclut les activités internes des entreprises pour lesquelles il n'existe aucun prix observable. La contribution relative des transports peut aussi être évaluée selon la demande de services de transport. On met alors l'accent sur l'ensemble des dépenses reliées aux transports, qu'il s'agisse de biens (matériel de transport, par exemple) ou de services assurant le mouvement des personnes et des biens ou des marchandises. Ces dépenses englobent tous les achats reliés aux transports effectués par les ménages, les entreprises privées et le gouvernement.

TRANSPORT COMMERCIAL

L'importance du transport commercial (ou des secteurs de transport) peut être évaluée au moyen de mesures de leur valeur ajoutée et de leur niveau d'emploi. Le chapitre 7 traite de la question de l'emploi. Le concept de valeur ajoutée peut se définir comme étant la différence entre le chiffre de ventes total d'une entreprise et les dépenses de cette dernière reliées à l'achat d'intrants provenant d'autres entreprises. Autrement dit, la valeur ajoutée est la marge dont dispose une entreprise pour rémunérer ses employés et remettre un profit à ses propriétaires. Il s'agit d'une mesure économique couramment employée pour évaluer l'importance relative d'une industrie pour l'économie. Elle permet d'éviter le double comptage. Toutefois, les voyageurs et les expéditeurs n'achètent pas uniquement la « valeur ajoutée » par les entreprises de transport. Son application au secteur des transports équivaut à une estimation approximative de l'offre de services par les firmes de transport commercial.

En 1999, l'industrie des transports a constitué 4,1 % du PIB. Avec 1,7 %, le secteur du camionnage s'est taillé la plus large part de ce pourcentage tandis qu'avec 0,3 % le secteur du

TABLEAU 2-4 : TRANSPORT COMMERCIAL EN TERMES DE POURCENTAGE DU PIB

Industries	(Millions de dollars réels de 1992) Valeur ajoutée, 1999	Pourcentage du PIB	Pourcentage de croissance annuelle, 1994-1999	Pourcentage de croissance annuelle, 1998-1999
Aérien	4 304	0,6	5,2	1,8
Ferroviaire	4 516	0,6	1,0	7,1
Maritime	2 396	0,3	2,8	4,8
Camionnage	12 478	1,7	7,7	8,2
Transport en commun[1]	3 333	0,4	0,5	1,8
Autres moyens de transport[2]	3 571	0,5	(1,0)	(0,2)
Industrie des transports	30 598	4,1	3,9	5,1
PIB Total	750 040	100,0	3,0	4,0

Note:
1 Le transport en commun désigne principalement le transport urbain, le transport interurbain et les taxis.
2 Autres activités de transport désignent principalement les transitaires et les autres firmes de services d'appoint.

Source : Statistique Canada, Produit intérieur brut par industrie, Cat. 15-001-XPB

transport maritime intérieur a eu la plus petite part. En 1999, la croissance des transports a continué d'excéder celle de l'économie, comme elle l'a fait de façon constante au cours des cinq dernières années. En 1999, cette croissance a été dominée par les activités de transport des marchandises dans les secteurs du camionnage et du transport ferroviaire. La forte croissance soutenue du camionnage est tributaire de l'expansion commerciale et des forces qui dictent la croissance économique régionale partout au pays. L'activité ferroviaire a fait une remontée en 1999, profitant de la reprise des prix mondiaux des produits de base qui s'est traduite par un accroissement du commerce des produits de base. Le transport des voyageurs a enregistré une hausse sensible en 1999 et, pour tous les modes (aérien, transport en commun, ferroviaire) cette croissance a été plus lente que celle du PIB. Les industries dont le secteur des transports est tributaire (transitaires, par exemple) ont accusé une diminution nette. Le tableau 2-4 donne, en pourcentage du PIB, la ventilation du transport commercial.

DEMANDE DE TRANSPORT

La demande de transport mesure toutes les dépenses reliées aux transports effectuées par ménage, par entreprise et par palier de gouvernement à l'égard de biens (matériel, par exemple) et services de transport qui servent au mouvement des personnes et des marchandises. Elle peut être mesurée par la méthode de la demande finale utilisée pour calculer le PIB (demande finale pour tous les biens et services de l'économie). La demande finale est la somme des dépenses personnelles, des investissements, des dépenses gouvernementales et de la balance commerciale (exportations moins importations).

Comme on peut le constater au tableau 2-4, la demande de transport représente une part beaucoup plus importante de l'économie que la demande de transport commercial par rapport au PIB.[2] En 1999, la demande de transport a représenté 13,2 % du PIB. La différence entre ces deux approches résulte de deux facteurs : d'une part, la demande de transport n'est pas limitée aux activités commerciales et, d'autre part, elle se compose surtout des dépenses reliées au matériel de transport (voitures et camions, par exemple) et à l'infrastructure connexe (routes). La demande de transport est la somme réelle des dépenses d'immobilisations. Le matériel de transport est le principal poste de dépenses dans les secteurs des exportations, des importations, des dépenses personnelles et de l'investissement commercial. Toutefois, dépenses d'immobilisations et niveau d'activité ne vont pas nécessairement de pair. Dans le secteur gouvernemental, la

TABLEAU 2-5 : PROPORTION DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT ASSOCIÉE À LA DEMANDE DE TRANSPORT

Industries	(en millions de dollars de 1992) Dépenses 1999	Pourcentage du PIB	Pourcentage de croissance annuelle 1998-1999	Pourcentage de croissance annuelle 1994-1999
1) Dépenses personnelles dans les transports	**70 101**	**8.0**	**3.9**	**3.9**
Matériel de transport neuf et d'occasion	29 042	3.3	6.0	7.2
Dépenses de réparation et d'entretien	9 849	1.1	0.9	0.1
Carburants et lubrifiants de transport	14 782	1.7	2.3	1.8
Autres services reliés au matériel de transport	6 516	0.7	2.9	1.6
Achat de services de transport commercial	9 912	1.1	4.0	4.4
2) Investissement dans les transports	**24 853**	**2.8**	**17.2**	**7.5**
Investissement commercial dans les transports	*19 214*	*2.2*	*23.3*	*11.1*
Infrastructure de transport (routes et chemins de fer)	1 162	0.1	(0.6)	1.6
Matériel de transport	15 157	1.7	14.3	7.6
Parcs	2 895	0.3	152.4	(266.4)
Investissement du gouvernement dans les transports	*5 639*	*0.6*	*0.1*	*(1.1)*
Infrastructure de transport (routes)	5 059	0.6	0.1	(1.5)
Matériel de transport	580	0.1	0.9	2.2
3) Dépenses gouvernementales dans les transports	**9 941**	**1.1**	**1.3**	**0.2**
Entretien de l'infrastructure (routes)	5 241	0.6	1.3	0.2
Subventions au transport en commun	2 318	0.3	1.3	0.2
Autres dépenses	2 382	0.3	1.3	0.2
4) Exportations	**81 571**	**9.3**	**21.9**	**7.2**
Matériel de transport (y compris pièces)	74 111	8.5	24.0	7.5
Transport commercial	7 460	0.9	4.2	4.1
5) Importations	**69 302**	**7.9**	**12.3**	**6.3**
Matériel de transport (y compris pièces)	59 827	6.9	13.5	7.3
Transport commercial	9 475	1.1	5.1	1.0
Total - Demande finale reliée aux transports (1 + 2 + 3 + 4 - 5)	**117 164**	**13.4**	**13.9**	**5.9**
Produit intérieur brut aux prix finaux	***873 374***	***100.0***	***4.2***	***3.1***
Total - Demande intérieure de transport (1 + 2 + 3)	102 000	12.0	4.8	3.7
Demande intérieure finale	***848 278***	***100.0***	***3.9***	***2.9***

Source : Statistique Canada, Comptes nationaux des revenus et dépenses, 13-001-XPB, données non cataloguées, Division des comptes des revenus et des dépenses; estimations de Transports Canada

2 La demande de transport a tendance à sous-estimer la valeur du transport commercial, puisque le transport commercial des marchandises constitue en majeure partie un service intermédiaire dont le coût est intégré au prix d'autres biens non reliés à la demande de transport (chaussures, épicerie, etc.). Cette demande indirecte de transport commercial sera traitée dans le rapport annuel de l'année prochaine.

vaste majorité de l'investissement et des dépenses dans les transports touche l'infrastructure routière. Les dépenses personnelles et les investissements sont ventilés à l'annexe A et les dépenses du gouvernement sont exposées plus en détail au chapitre 3.

Un peu comme dans le cas de l'approche axée sur la valeur ajoutée en matière d'activités de transport commercial, la demande de transport a augmenté en 1999 à une cadence plus rapide que l'économie en général; elle a connu une croissance annuelle de 13 %, contre 5 % au cours des cinq dernières années. Cette croissance accélérée résulte en grande partie de l'accroissement des exportations de matériel de transport et des investissements commerciaux connexes. Par contre, la croissance de la demande de transport imputable aux dépenses personnelles et au secteur gouvernemental a été moins rapide que celle du PIB. Dans le secteur gouvernemental, la croissance a été systématiquement inférieure à celle du PIB au cours des cinq dernières années.

La demande intérieure finale permet d'évaluer sous un angle quelque peu différent l'importance de la demande de transport; elle mesure les dépenses personnelles des Canadiens, l'investissement et les dépenses gouvernementales à l'exclusion du commerce extérieur (exportations et importations). Cette méthode de mesure produit une estimation légèrement inférieure de la part qu'occupe la demande de transport, c'est-à-dire 12 % de la demande intérieure finale en 1999. C'est ce que montre le tableau 2-4. Cette plus faible part résulte principalement de l'exclusion de l'excédent commercial provenant des exportations de matériel de transport. En 1999, la croissance annuelle de la demande de transport intérieur, soit 4,8 %, a dépassé celle de la demande intérieure finale, qui a été de 3,9 %. C'était là un dépassement moindre que dans le cas de la demande finale, encore une fois parce qu'on n'a pas tenu compte de la croissance élevée des exportations de matériel de transport en 1999.

ANNEXE 2-1

DÉPENSES PERSONNELLES DANS LES TRANSPORTS 1998

(en millions de dollars de 1992)

Dépenses personnelles dans les transports	*Valeur de 1998*	*Pourcentage des dépenses totales*
Nouvelles automobiles	10 748	15,3
Véhicules automobiles d'occasion (net)	6 364	9,1
Nouveaux camions et fourgonnettes	10 287	14,6
Bicyclettes et motocyclettes	2 022	2,9
Bateaux, aéronefs et accessoires	810	1,2
Achat de matériel de transport	**30 231**	**43,0**
Carburants et lubrifiants à moteur	14 447	20,6
Pièces et accessoires de véhicules automobiles	4 810	6,8
Entretien et réparation de véhicules automobiles	4 951	7,0
Permis de conduire, leçons et examens de conduite	2 190	3,1
Location de véhicules automobiles	540	0,8
Assurances automobiles	2 875	4,1
Dépenses d'exploitation liées au matériel de transport	**29 813**	**42,4**
Péages aux ponts et péages routiers	116	0,2
Stationnement	609	0,9
Frais d'utilisation de l'infrastructure routière	**725**	**1,0**
Transport en commun	1 360	1,9
Transport ferroviaire	129	0,2
Transport par autocar	449	0,6
Transport aérien	5 885	8,4
Transport par eau	149	0,2
Taxis	443	0,6
Déménagements et entreposage	518	0,7
Commissions payées aux voyagistes	599	0,9
Transport commercial	**9 532**	**13,6**
Total des dépenses personnelles dans les transports	**70 301**	**100,0**

Source : Statistique Canada, données non cataloguées, Division des comptes des revenus et des dépenses.

ANNEXE 2-2

INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS PAR L'INDUSTRIE ET LE GOUVERNEMENT, 1997

(millions de dollars courants)

Types d'investissement dans les transports	*Industrie du transport*	*Autres industries*	*Gouvernement*	*Total*	*Pourcentage de l'investissement total*
Entrepôts et terminaux de marchandises	80	346	0	426	1,5
Silos et terminaux à grains	80	0	0	80	0,3
Garages, entrepôts de matériel, ateliers	99	395	164	658	2,3
Ateliers ferroviaires, dépôts de locomotives	18	0	0	18	0,1
Hangars d'avions	1	0	94	95	0,3
Gares et aérogares de voyageurs	343	0	13	356	1,2
1. Construction de bâtiments reliés aux transports	**521**	**741**	**271**	**1 833**	**5,8**
Construction technique maritime	173	17	264	454	1,6
Routes et rues	77	231	4 219	4 527	15,5
Pistes d'aérodromes	107	0	37	144	0,5
Voies ferrées	571	6	5	582	2,0
Ponts	198	14	267	479	1,6
Tunnels	22	1	0	23	0,1
Autres transports	2	3	0	5	0,0
2. Construction technique reliée aux transports	**1 150**	**272**	**4 782**	**6 214**	**21,3**
Conteneurs industriels	0	85	0	85	0,3
Automobiles	16	14 224	109	14 349	49,3
Autocars	396	33	42	471	1,6
Camions, fourgonnettes et semi-remorques	676	3 015	137	3 828	13,1
Véhicules tout terrain	0	238	2	240	0,8
Locomotives, matériel roulant (y compris métros)	788	65	0	853	2,9
Navires et bateaux	191	216	34	441	1,5
Avions et hélicoptères	334	620	6	960	3,3
Autre matériel de transport	1	43	1	45	0,2
3. Matériel de transport	**2 402**	**18 539**	**331**	**21 272**	**73,1**
Investissement total dans les transports (1 + 2 + 3)	**4 173**	**19 552**	**5 384**	**29 119**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Dépenses en capital par type d'actif, 1997, Cat. 61-223.

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT 3

Les dépenses des gouvernements en transport ont diminué au cours des cinq dernières années aux paliers provinciaux et territoriaux, mais continuent d'augmenter sur la scène locale. Toutefois, l'orientation de Transports Canada vers un rôle davantage axé sur l'élaboration des politiques et sur la sécurité ainsi que les initiatives de cession et de commercialisation ont affecté tant les dépenses que les recettes.

INTRODUCTION

Ce chapitre présente les dépenses et les recettes en transport des trois paliers de gouvernement — fédéral, provincial/territorial et municipal. Dans la mesure du possible, les dépenses et les recettes ont été subdivisées par mode.

Le chapitre débute par un résumé de toutes les dépenses et recettes en transport enregistrées à chaque palier de gouvernement. Suivent un sommaire des recettes fédérales et provinciales provenant des usagers des transports et un examen détaillé des dépenses consolidées par mode. Finalement, le chapitre traite des dépenses en transport des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux.

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT

Cette section porte sur les dépenses en transport des trois paliers de gouvernement et de leurs organismes respectifs. Les dépenses nettes sont obtenues après avoir défalqué les recettes du gouvernement fédéral (autres que les taxes sur le carburant) provenant des usagers des transports et les transferts gouvernementaux reçus d'autres paliers de gouvernement.

Le tableau 3-1 indique qu'au cours des dernières années les dépenses nettes des gouvernements dans le domaine du transport se sont maintenues entre 16 et 17 milliards $. Aucune tendance évidente ne semble se dessiner aux paliers fédéral et provincial/territorial, mais les dépenses des administrations locales accusent une augmentation marquée. Entre 1994-1995 et 1998-1999, les dépenses nettes en transport des gouvernements locaux ont augmenté, en moyenne, de presque 2,5 % par année. Les dépenses des provinces et des territoires se sont également accrues de 9 % en 1998-1999, revenant aux niveaux du début de la décennie 1990.

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT, DE 1994-1995 À 1999-2000

(Millions of dollars)

	1994-1995	*1995-1996*	*1996-1997*	*1997-1998*[4]	*1998-1999*	*1999-2000*[5]
Dépenses de Transports Canada (brutes)[1]	2 976	3 448	2 472	2 428	1 415	1 178
Autres dépenses fédérales (brutes)	1 254	1 239	1 011	992	877	771
Recettes de Transports Canada	1 021	1 211	1 353	987	658	353
Autres recettes fédérales	0	15	31	40	42	51
Dépenses de Transports Canada (nettes)	1 955	2 237	1 126	1 445	763	826
Autres dépenses fédérales (nettes)	1 254	1 224	980	951	835	720
Pourcentage de recouvrement des dépenses fédérales	24,1	26,2	39,7	30,0	30,5	20,8
Provinciales/territoriales[2]	7 642	7 762	7 141	7 232	7 881	N/D
Locales[3]	5 960	6 333	6 388	6 323	6 571	N/D
Total	16 811	17 555	15 628	15 948	16 045	N/D
Dollars par habitant	574	593	522	527	525	N/D

1 Comprend, en 1995-1996, 1,1 milliard $ pour réduire la dette du CN au titre des comptes publics du Canada.
2 Après déduction des transferts fédéraux.
3 Régime de l'année civile; après déduction des transferts fédéraux et provinciaux estimés.
4 Exclut une radiation non-budgétaire de 29 millions $.
5 Prévisions, au 31 janvier 2000, pour l'année entière.

Sources : Budget des dépenses principal/comptes publics du gouvernement du Canada; Transports Canada, Direction générale des finances; Office des transports du Canada; rapports internes de divers organismes et ministères fédéraux; ministères provinciaux et territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

Pendant la période allant de 1994-1995 à 1998-1999, les dépenses nettes du gouvernement fédéral en transport ont baissé de moitié et les dépenses brutes enregistrées par Transports Canada ont été comprimées de 52 %. Quant aux recettes, elles ont chuté de 36 % suite à la cession de certains aéroports et au retrait de la taxe de transport aérien (TTA) et d'autres droits des services à la navigation des livres comptables du gouvernement fédéral. Jusqu'à la cession des aéroports, toutes les recettes ont été prises en comtpe, mais par la suite, seuls les paiements de location à Transports Canada l'ont été. Les autres ministères et organismes fédéraux qui

dépensent dans le domaine des transports sont notamment l'Office des transports du Canada, le Tribunal de l'aviation civile, Pêches et Océans Canada, Travaux publics et services gouvernementaux Canada, Patrimoine Canada (Parcs Canada) et la Commission de la capitale nationale ainsi que les Affaires indiennes et du Nord Canada. Le transfert à Agriculture Canada des mesures d'adaptation consentis par suite à l'élimination de la subvention en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), les programmes d'infrastructure du Conseil du Trésor et l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland de Travaux publics et services gouvernementaux Canada sont pris en compte à titre de dépenses d'autres organismes et ministères fédéraux. Au cours de cette période, les dépenses brutes en transport de tous les organismes et ministères fédéraux, autres que Transports Canada, ont baissé de 30 %.

En 1998-1999, les dépenses nettes de tous les paliers de gouvernement dans le domaine du transport ont augmenté de 97 millions $, soit 0,6 %, par rapport au niveau de l'exercice précédent. Toutefois, alors que les gouvernements provinciaux et locaux enregistraient une augmentation, le gouvernement fédéral déclarait une baisse de 33 %. Selon les prévisions, les dépenses fédérales nettes dans le domaine du transport devraient, en 1999-2000, diminuer de 48 millions $, soit 3 %.

La réduction de la portion des dépenses fédérales recouvrées (20,8 % en 1999-2000 comparativement à 30,5 % en 1998-99) s'explique par les initiatives de cessions et de commercialisation. Des initiatives fédérales de recouvrement de coûts sont maintenant assumées par de nouvelles entités.

TOTAL DES RECETTES EN TRANSPORT PAR PALIER DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral tire notamment ses recettes de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant des recouvrements de coûts sont portées au crédit de Transports Canada, alors que d'autres recettes sont portées au crédit du Trésor public. La présente analyse tient compte de ces deux types de recettes. Les taxes d'accise sur le carburant, perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux, les droits provinciaux pour les permis et les autres redevances constituent des recettes sous forme de taxes payées par les usagers des transports. Ces recettes figurent dans le tableau 3-2.

En 1999-2000, le gouvernement fédéral prévoit enregistrer dans le secteur des transports, en sus des taxes sur le carburant, des recettes totalisant 404 millions $, ce qui représente 700 millions $ de moins que pour l'exercice précédent et 1 milliard $ de moins qu'en 1997-1998. Ces recettes proviennent principalement des redevances et des loyers aéroportuaires, qui devraient atteindre 263 millions $. Les droits maritimes devraient rapporter une somme additionnelle de 79 millions $.

TABLEAU 3-2 : RECETTES DES GOUVERNEMENTS PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, DE 1994-1995 À 1999-2000

(en millions $)

	1994-1995	*1995-1996*	*1996-1997*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*[5]
Recettes fédérales en transport autres que les taxes sur le carburant						
Taxe de transport aérien[1]	589	683	737	742	295	0
Recettes aéroportuaires	303	368	317	157	263	263
Services des aéronefs	16	19	26	30	28	32
Autres redevances aériennes	59	96	197	6	10	12
Recettes maritimes[2]	23	18	73	68	73	79
Autres droits et recouvrements[3]	31	27	34	24	30	17
Total porté au crédit	1 021	1 211	1 384	1 027	700	404
Autres recettes gouvernementales provenant des usagers des transports						
Taxes fédérales sur le carburant	3 820	4 397	4 439	4 625	4 674	N/D
Provinciales et territoriales	8 317	8 406	8 598	8 825	9 347	N/D
Taxes sur le carburant[4]	5 557	5 661	5 741	5 881	6 250	N/D
Droits de permis et licences	2 760	2 745	2 857	2 944	3 097	N/D
Total des autres recettes gouvernementales	12 137	12 803	13 037	13 450	14 021	N/D

Notes:
Le site Web de Transports Canada fournit plus de détails. (www.tc.gc.ca).
1. Depuis 1996-1997, les produits de la taxe de transport aérien ont été portés au crédit du Trésor public.
2. Comprend les frais d'utilisation des services de la Garde côtière, les droits portuaires et la vente d'éléments d'actif maritimes portés au crédit du Trésor public.
3. Comprend les transferts interministériels et intraministériels pour les services et les diverses redevances réglementaires, administratives et de délivrance de permis et licences portés au crédit soit de Transports Canada, soit du Trésor public.
4. Les montants indiqués excluent les recettes estimatives provenant des taxes de vente provinciales/territoriales.
5. Prévisions, au 31 janvier 2000, pour l'année entière.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

La taxe de transport aérien (TTA) n'est pas portée au crédit de Transports Canada depuis 1996-1997, mais est prise en compte ici car ses produits ont par la suite été transférés à NAV Canada pour en financer les activités. La mesure de temporisation de la TTA a entraîné une réduction substantielle des recettes en 1999-2000. Les autres recettes non portées au crédit de Transports Canada, notamment celles qui proviennent de la location de wagons-trémies ou de la vente d'éléments d'actif des ports, figurent également au tableau 3-2.

En 1998-1999, les recettes provenant des usagers des transports, notamment les taxes sur le carburant et les droits de permis et de licence exigés par les gouvernements provinciaux et territoriaux, se sont chiffrées à 14 milliards $, soit une augmentation de l'ordre de 3,7 % par rapport à 1997-1998. Les taxes sur le carburant constituent de loin la plus grande partie de ces recettes représentant en moyenne 78 % des recettes annuelles des gouvernements dans le secteur du transport entre 1994-1995 et 1998-1999. Au cours de la même période, le taux annuel de croissance des recettes provenant des taxes sur le carburant et les recettes provenant des droits de permis et de licence ont augmenté au même rythme.

DÉPENSES FÉDÉRALES LIÉES AUX INSTALLATIONS ET AUX SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement fédéral fournit des installations et des services dans tous les secteurs des transports. Tel qu'indiqué dans le tableau 3-3, il s'agit notamment des aéroports, des activités des ports et des havres, des services modaux de sécurité et des politiques pour les différents et des services assurés par la Garde côtière canadienne (maintenant rattachée au ministère des Pêches et des Océans). Le gouvernement fédéral exerce également diverses activités multimodales, dont les enquêtes suite aux accidents et la réglementation et la surveillance du transport des marchandises dangereuses.

TABLEAU 3-3 : DÉPENSES FÉDÉRALES EN OPÉRATIONS, ENTRETIEN ET IMMOBILISATION

(en millions $)

	1996-1997	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*[8]
Aéroports	396	186	140	127
Systèmes de navigation aérienne	554	0	0	0
Services des aéronefs	57	56	64	54
Garde côtière	540	523	471	514
Ports et havres[1]	90	85	84	97
Routes et ponts[2]	175	169	156	148
Sécurité aérienne et Politiques[3]	111	113	125	135
Sécurité maritime et Politiques[4]	43	65	56	46
Sécurité routière et ferroviaire et Politiques	36	36	40	38
Sécurité multimodale et Politiques[5]	51	53	95	84
Autres services[6]	24	21	22	21
Autres[7]	145	160	117	115
Total	2 223	1 467	1 370	1 379

Notes : Le site Web de Transports Canada fournit plus de détails. (www.tc.gc.ca).
1. Comprend les dépenses de Pêches et Océans au titre des petits ports de pêche.
2. Comprend les contributions de Transports Canada pour les ponts Jacques-Cartier et Champlain et les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et services gouvernementaux Canada et de Parcs Canada ainsi que des Affaires indiennes et du Nord Canada.
3. Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.
4. Augmentations en 1997-1998 et en 1998-1999 liées à l'achat d'un traversier.
5. Comprend les dépenses liées à la réglementation et à l'inspection du transport des marchandises dangereuses, aux enquêtes sur les accidents de transport multimodal, à la sécurité, aux politiques et aux analyses.
6. Sûreté et préparatifs d'urgence et Recherche et développement.
7. Services généraux de Transports Canada et Office des transports du Canada.
8. Prévisions, au 31 janvier 2000, pour l'année entière.

Source : Transports Canada.

Entre 1996-1997 et 1998-1999, les dépenses fédérales directement affectées au transport sont passées de 2,2 milliards $ à 1,4 milliard $. Le transfert des activités du Système de navigation aérienne (SNA) à NAV Canada a contribué à cette baisse dans une proportion de 65 %. Selon les prévisions, en 1999-2000, les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations du gouvernement fédéral dans le domaine du transport devraient augmenter de 0,6 % par rapport aux niveaux de 1998-1999.

La Garde côtière représente maintenant la plus importante dépense fédérale en matière de transport (514 millions $ d'ici 1999-2000). Les coûts d'exploitation des ports et des aéroports fédéraux pourraient descendre à 224 millions $ d'ici 1999-2000, soit une baisse de 489 millions $ par rapport à 1996-1997. Cette diminution est attribuable aux initiatives de cession. Les dépenses affectées à la sécurité et aux politiques devraient atteindre 303 millions $ d'ici 1999-2000, ce qui représente une hausse de 249 millions $ par rapport à 1996-1997, et correspond à l'orientation plus marquée de Transports Canada vers un rôle davantage axé sur l'élaboration de politiques et la sécurité. Les dépenses directement affectées aux routes accusent une tendance à la baisse et des 175 millions $ enregistrés en 1996-1997 elles devraient passer à 148 millions $ en 1999-2000.

TABLEAU 3-4 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES PAR MODE, DE 1995-1996 À 1999-2000

(en millions $)

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000[5]
Air					
Aéroports (exploitation et immobilisations)	30,9	35,2	46,2	45,0	45,3
NAV Canada	0,0	291,7	685,8	215,8	0,0
Autres	5,0	3,6	13,8	0,5	0,4
Total – Air	**35,9**	**330,5**	**745,9**	**261,3**	**45,7**
Maritime					
Maritime Atlantique	100,0	97,2	91,3	29,1	28,6
Autres sociétés d'État	6,9	2,5	0,7	10,4	1,6
Fonds de cession des ports	0,0	0,9	5,7	6,7	25,5
Autres services de traversier et services côtiers	49,8	30,3	31,2	28,8	29,2
Autres	14,0	16,8	5,7	4,6	2,8
Total – Maritime	**170,7**	**147,8**	**134,6**	**79,5**	**87,6**
Rail					
Subventions au transport des marchandises (achevées)[1]	221,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Wagons-trémies	18,2	17,1	19,0	21,0	21,0
VIA Rail	301,0	235,8	216,2	200,5	170,3
Autres services voyageurs	9,7	5,2	6,5	6,5	7,1
Passages à niveau	8,2	7,4	7,5	7,2	7,5
Autres	4,4	1,8	1,6	1,8	1,4
Total – Rail	**563,2**	**267,3**	**250,8**	**236,9**	**207,3**
Routes					
Programme de subvention au transport des marchandises dans la Région atlantique	35,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Programme de transition[2]	48,7	98,5	485,6	93,4	59,8
Ententes routières	207,7	201,1	152,2	125,9	101,1
Programme d'infrastructure	193,0	193,2	122,0	71,2	0,0
Raccordement permanent à l'Î.-P.-É.[3]	0,0	13,3	52,6	44,3	46,8
Autres	12,5	8,3	9,1	9,7	21,2
Total – Routes	**497,3**	**514,4**	**821,5**	**344,5**	**228,9**
Grand Total[4]	**1 267,1**	**1 260,1**	**1 953,1**	**922,5**	**569,6**

Notes : Le site Web de Transports Canada fournit plus de détails. (www.tc.gc.ca).
1. LTGO, LTTMPM et embranchements.
2. Programmes fédéraux compensatoires suite à l'élimination de la LTGO et des programmes des STMRA; rachat du service de traversiers du Labrador en 1997-1998.
3. Paiements effectués par le ministère des Finances, Travaux publics et services gouvernementaux Canada et par Transports Canada.
4. Inclut les subventions tenues compte nulle part ailleurs.
5. Prévisions, au 31 janvier 2000, pour l'année entière.

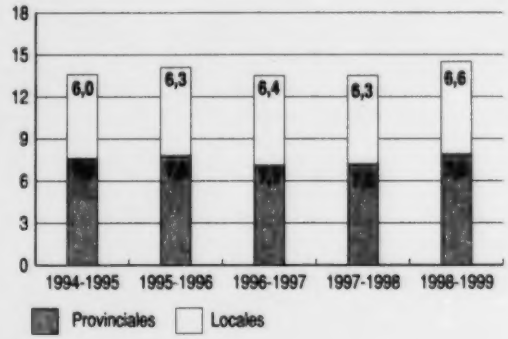
Source : Budget des dépenses principal et comptes publics des ministères fédéraux concernés.

SUBVENTIONS FÉDÉRALES AU TRANSPORT

Il est prévu qu'en 1999-2000 les subventions et les contributions fédérales directes au transport atteindront 570 millions $, ce qui représente une baisse de 38 % par rapport à 1998-1999. Cette importante réduction peut s'expliquer par l'élimination des paiements à NAV Canada et par la baisse des paiements de transfert pour les routes, au fur et à mesure que les programmes de transition et d'infrastructure prennent fin. Depuis 1995-1996, les subventions et les paiements de transfert ont chuté de plus de 50 %. Les subventions au transport des marchandises et à l'exploitation des services de traversier ont été soit éliminées, soit substantiellement réduites. Les paiements de transfert pour les routes ont également fait l'objet de compressions. Le tableau 3-4 fournit plus de précisions.

FIGURE 3-1 : DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES EN TRANSPORT

(milliards de dollars)



Source : Transports Canada.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES PAR PROVINCE

En 1998-1999, les dépenses des gouvernements provinciaux/territoriaux et locaux dans le domaine du transport se sont chiffrées à 14,5 milliards $. Il s'agit non seulement d'une augmentation de 6,6 % par rapport à 1997-1998 mais aussi d'une reprise suite à deux années consécutives de baisse. Les niveaux de dépenses de 1998-1999 sont plus élevés que ceux de 1995-1996. Le figure 3-1 illustre les tendances qui se sont dégagées aux niveaux provincial et local dans les dépenses liées au transport entre 1994-1995 et 1998-1999. Le tableau 3-5 présente un aperçu plus détaillé.

Depuis 1994-1995, les dépenses en transport des gouvernements provinciaux et locaux ont augmenté de 6,3 %. Les hausses les plus importantes ont été enregistrées à l'Île-du-Prince-Édouard, en Saskatchewan et à Terre-Neuve. Des baisses ont toutefois été notées seulement au Québec.

Les transferts fédéraux constituent 2,7 % des dépenses en transport des gouvernements locaux et territoriaux. En 1998-1999, Terre-Neuve était la province qui dépendait le plus des paiements de transfert fédéraux. Ceux-ci représentaient en effet plus de 24 % de ses dépenses en transport. Le tableau 3-6 donne plus de détails sur les dépenses et les recettes en transport par mode et par palier de gouvernement.

TABLEAU 3-5: RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES[A] ET LOCALES[B] PAR PROVINCE, DE 1994-1995 À 1998-1999

Dépenses nettes (en millions $)

	Air, eau et rail		*Routes provinciales*		*Routes locales/ urbaines*[1]		*Transport en commun*[2]		*Autres*[3]		*Total*		*Total des transferts fédéraux*	
	1994-1995	*1998-1999*	*1994-1995*	*1998-1999*	*1994-1995*	*1998-1999*	*1994-1995*	*1998-1999*	*1994-1995*	*1998-1999*	*1994-1995*	*1998-1999*	*1994-1995*	*1998-1999*
Terre-Neuve	0	27	106	115	75	79	6	5	0	0	187	226	91	71
Île-du-Prince-Édouard	0	0	52	68	7	10	0	0	0	0	59	78	7	9
Nouvelle-Écosse	5	5	210	146	60	124	11	15	3	5	289	296	35	47
Nouveau-Brunswick	12	12	306	304	100	99	7	6	0	5	425	426	57	35
Québec	49	44	1 006	1 227	1 653	1 432	612	594	121	95	3 441	3 392	36	25
Ontario	49	16	2 121	1 613	1 623	1 923	883	1 197	100	191	4 776	4 939	63	48
Manitoba	8	11	222	255	212	213	51	49	9	23	502	552	20	5
Saskatchewan	4	5	223	242	199	257	14	20	1	12	442	536	9	15
Alberta	5	2	632	677	676	795	163	200	30	45	1 507	1 718	16	14
Colombie-Britannique	39	25	975	1 075	533	694	252	298	16	26	1 815	2 119	3	14
Territoires du Nord-Ouest	33	43	46	32	10	9	1	1	0	9	89	94	5	1
Yukon	1	7	45	40	17	21	0	0	8	8	72	77	40	12
Total	**205**	**197**	**5 943**	**5 795**	**5 165**	**5 656**	**2 001**	**2 385**	**288**	**419**	**13 802**	**14 452**	**382**	**295**

Notes : Le site Web de Transports Canada fournit plus de détails. (www.tc.gc.ca).

1 Routes et rues, aires de stationnement et déneigement.

2 Dépenses nettes des provinces et les dépenses locales déduites du transfert estimé provenant des provinces.

3 Comprend certaines dépenses locales pour les communications et d'autres modes de transport que la route et les réseaux de transport en commun.

Sources :

A. Ministères provinciaux et territoriaux des Transports; Transports Canada. Nombre de provinces consentent maintenant des subventions inconditionnelles aux administrations locales. De ce fait, les paiements de transfert pour le transport ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont uniquement déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux.

B. Tiré des données de Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant au régime de l'année civile.

Les routes constituent le principal secteur de dépenses liées au transport dans toutes les provinces. Néanmoins, pour certaines provinces d'autres modes de transport s'avèrent aussi importants que les routes. La proportion des dépenses affectées aux routes s'échelonne de presque 100 % à l'I.-P.-É. à seulement 44 % dans les Territoires du Nord-Ouest, qui, du fait de leur éloignement, consacrent davantage de ressources au transport aérien (38 %).

C'est en Ontario que les dépenses consacrées au transport en commun sont les plus substantielles. Elles représentent 24 % des dépenses provinciales et locales allouées au transport. Les niveaux élevés des dépenses liées au transport en commun en Ontario reflètent les engagements pris avant la réorganisation des services. Dans ce secteur, les dépenses sont également appréciables au Québec, où elles correspondent à 18 % des budgets locaux et provinciaux de transport.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section présente les dépenses et recettes fédérales consolidées par mode, pour la période allant de 1996-1997 à 1999-2000 . Y figurent également les dépenses effectuées par les autres paliers de gouvernement, déduites des paiements de transfert provenant des autres niveaux de gouvernement, entre 1996-1997 et 1998-1999. Le tableau 3-6 donne des précisions à ce sujet.

En 1998-1999, les dépenses affectées au transport aérien représentaient 4 % des dépenses brutes en transport, accusant ainsi une baisse de 57 % depuis 1996-1997. Les usagers du transport aérien ont contribué à la plus grande partie, soit 85 %, des recettes des gouvernements. En conséquence, les dépenses nettes dans le secteur de l'aviation ne représentaient que 0,5 % des dépenses nettes des gouvernements en matière de transport en 1998-1999.

Dans le secteur maritime, les dépenses représentaient environ 5 % des dépenses annuelles des gouvernements pour les transports en 1998-1999. Depuis 1996-1997, ces dépenses ont baissé de 12 %. En contrepartie, les recettes provenant des usagers étaient comparables en 1998-1999, à celles de 1996-1997. Cependant, elles devraient augmenter de 9 % en 1999-2000.

Pour ce qui est du secteur ferroviaire, les dépenses ont baissé de 14 % depuis 1996-1997. En 1998-1999, elles représentaient uniquement 1,5 % des dépenses brutes des gouvernements en transport. La plupart des dépenses engagées correspondent à des subventions et les recettes proviennent en grande partie de la location de wagons-trémies. Récemment, les provinces ont réduit leurs dépenses dans le secteur du transport ferroviaire à moins de 2 millions $ par année.

Les dépenses totales pour les routes et les réseaux de transport en commun se chiffraient à près de 14,4 milliards $ en 1998-1999, soit 2,1 % de plus qu'en 1997-1998. Depuis 1996-1997, la croissance est évaluée à 2,2 % par année. Les dépenses publiques dans les réseaux de transport en commun ont augmenté à un rythme plus rapide, en l'occurrence 9,3 %, atteignant 2,4 milliards $ en 1998-1999. Il s'agit d'un des rares éléments de dépenses dans le domaine des transports qui montre une augmentation constante. En 1998-1999, les dépenses affectées aux routes et aux transports en commun représentaient presque 90 % des dépenses nettes des gouvernements dans le domaine du transport.

TABLEAU 3-6 : DÉPENSES ET RECETTES EN TRANSPORT PAR MODE ET PAR PALIER DE GOUVERNEMENT, DE 1996-1997 À 1999-2000

(en millions $)

	1996-1997	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*[1]
F et E, immobilisations et subventions – fédérales[2]				
Air	1 456	1 115	597	368
Maritime	822	810	691	747
Route	288	276	256	226
Rail	711	1 013	525	400
Autres	206	206	223	208
Sous-total	3 483	3 420	2 293	1 949
Provinciales/territoriales et locales[3]				
Air	97	76	74	N/D
Maritime	100	91	121	N/D
Rail	11	2	2	N/D
Route	11 051	10 993	11 452	N/D
Transport en commun	1 993	2 058	2 384	N/D
Autres	276	321	419	N/D
Sous-total	13 529	13 541	14 452	N/D
Dépenses totales de tous les paliers de gouvernement				
Air	1 553	1 191	671	N/D
Maritime	922	901	812	N/D
Rail	299	278	258	N/D
Routes/Transport en commun	13 756	14 065	14 361	N/D
Autres	482	527	641	N/D
Sous-total	17 012	16 961	16 744	N/D
Recettes fédérales en transport[4]				
Air	1 277	935	597	307
Maritime	73	68	73	79
Routes/Rail	0	12	13	9
Autres	34	12	18	9
Total	1 384	1 027	700	404
Dépenses nettes en transport				
Air	276	256	74	N/D
Maritime	849	833	740	N/D
Rail	299	266	246	
Routes/Transport en commun	13 756	14 065	14 361	N/D
Autres	448	515	624	N/D
Total	15 634	15 934	16 044	N/D

Notes :
Le site Web de Transports Canada fournit plus de détails. *(www.tc.gc.ca).*
1. Prévisions, au 31 janvier 2000, pour l'année entière.

Sources:
2. *Transports Canada. Budget des dépenses principal et comptes publics des ministères fédéraux concernés.*
3. *Ministères provinciaux et territoriaux des Transports; Transports Canada. Nombre de provinces consentent maintenant des subventions inconditionnelles aux administrations locales. De ce fait, les paiements de transfert pour le transport ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont uniquement déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant au régime de l'année civile.*
4. *Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des Transports.*

Le rôle du gouvernement fédéral pour ce qui est des routes et des réseaux de transport en commun se retrouve au niveau de contributions dans des ententes fédérale-provinciales à frais partagés et de la surveillance de la gestion du pont de la Confédération. Il porte aussi sur des programmes routiers mineurs administrés par des ministères fédéraux autres que Transports Canada; l'entretien de deux ponts à Montréal; une fonction de sécurité et de politiques, des paiements de transfert aux administrations provinciales ou locales et des petites subventions aux usagers des routes. L'ensemble de ces dépenses a chuté à 525 millions $ en 1998-1999, ce qui représente une baisse de 48 % par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses devraient encore diminuer de 400 millions $ en 1999-2000.

Dans le tableau 3-6, la catégorie « Autres » comprend des frais généraux, les dépenses de tous les paliers de gouvernement liées aux politiques multimodales et aux fonctions de sécurité et d'analyse économique ainsi que d'autres activités de Transports Canada, notamment les services Sûreté et préparatifs d'urgence et Recherche et développement. Environ 4 % des dépenses nettes en transport sont affectées à cette catégorie. La plus grande partie des recettes sont des recouvrements provenant d'autres ministères pour la réalisation de projets de recherche ou pour des amendes et des permis délivrés par Transports Canada.

TRANSPORTS ET SÉCURITÉ 4

La sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien continuent d'être tout à fait prioritaires pour le gouvernement fédéral. Cet engagement se reflète dans toutes les activités de Transports Canada.

Transports Canada met l'accent sur l'élaboration de programmes de sécurité réalisables et de règlements efficaces, et il s'assure avant tout que ces derniers sont observés. Il réglemente et coordonne les questions relatives à la sécurité dans les domaines suivants : l'aéronautique et les aéroports; la navigation aérienne et maritime; les installations de transport maritime; le transport maritime commercial; les normes sur les véhicules automobiles neufs; les transporteurs routiers offrant des services extra-provinciaux commerciaux; les chemins de fer et les canaux qui relient les provinces entre elles ou aux États-Unis, ainsi que le transport de marchandises dangereuses.

Au Canada, la responsabilité en matière de sécurité des transports appartient à bon nombre de parties prenantes, notamment les administrations fédérale, provinciales, territoriales et municipales, l'industrie et les organismes non gouvernementaux. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes pour garantir des normes élevées de sécurité des transports, mais principalement avec le Bureau de la sécurité des transports et les gouvernements provinciaux en vue d'assurer la sécurité du réseau dans tout le pays. Transports Canada participe également avec des organismes gouvernementaux de l'étranger à plusieurs initiatives internationales dans le domaine de la sécurité.

Le présent chapitre décrit les tendances récentes que font ressortir les statistiques sur les accidents de transport dans tous les modes, y compris dans le secteur des marchandises dangereuses.

ACCIDENTS DE TRANSPORT

Avec des niveaux faibles record du nombre d'accidents aériens et de la route, l'année 1999 a été particulièrement bonne du point de vue de la sécurité des transports et ce, en dépit de légères hausses dans les secteurs ferroviaire et maritime. Dans le secteur de l'aviation, le nombre d'accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 25 dernières années a été le plus bas, avec 340 accidents. Il en va de même des collisions de la route, où le nombre d'accidents a été le plus faible pour la même période, soit 150 919. Bien que le taux d'accidents maritimes ait augmenté légèrement, c'est-à-dire de 7 % par rapport à 1998, il reste cependant de 16 % sous la moyenne pour cinq ans. Le taux d'accidents ferroviaires a aussi augmenté légèrement, soit de 5 % par rapport aux niveaux de 1998, bien qu'il soit demeuré à 6 % au-dessous de la moyenne comparable pour cinq ans. Malgré ces hausses du nombre d'accidents ferroviaires et maritimes, la tendance à la baisse, en ce qui concerne le taux global d'accidents, s'est maintenue.

Ces résultats quelques peu disparates en termes d'accidents/de collisions ont été mitigés par la diminution importante du nombre de victimes dans les quatre principaux modes. Dans chacun des modes aérien, maritime et routier, il y a eu une diminution à deux chiffres du nombre de morts par rapport à la moyenne pour cinq ans, à savoir 20 %, 17 % et 11 %, respectivement, tandis que le taux des victimes du chemin de fer a diminué de 6 %. Dans l'ensemble, le taux de mortalité a été de 11 % inférieur à la moyenne pour cinq ans.

Ce genre de comparaisons peut prêter à confusion car il ne tient pas compte des particularités de chaque mode de transport ni des niveaux d'activité ou d'exposition aux risques associés à chaque mode.

Le tableau 4-1 compare les plus récentes statistiques sur les accidents de transport, par mode, à la moyenne pour cinq ans.

Les taux d'accidents indiqués pour 1999, qui tentent de tenir compte du niveau d'activité dans chaque mode, continuent de montrer une tendance générale à la baisse ou encore correspondent à la moyenne pour cinq ans. (On ne dispose pas encore de mesures fiables dans le cas des véhicules automobiles.) Bien que le taux d'accident dans le

secteur du transport aérien ait été inférieur par plus d'un point de pourcentage (1,3) à la moyenne pour cinq ans, les taux pour les secteurs maritime et ferroviaire ont suivi la tendance pour cinq ans.

TABLEAU 4-1 : ACCIDENTS DE TRANSPORT PAR MODE EN 1999, PAR RAPPORT À LA MOYENNE POUR CINQ ANS (1994 À 1998)

	Transport aérien	*Transport maritime*	*Transport ferroviaire*	*Transport routiers* [1]
Accidents				
Année la plus récente	340	525	1 129	150 919
Moyenne pour cinq ans	371	624	1 196	161 095
Tués				
Année la plus récente	67	29	105	2 927
Moyenne pour cinq ans	84	35	111	3 277
Incidents				
Année la plus récente	701	171	334	N/D
Moyenne pour cinq ans	677	176	471	N/D

1 Les accidents de la route visent 1998 (statistiques les plus récentes disponibles) et la période de 1993 à 1997; les tués de la route visent 1997; tous les autres modes de transport visent la période de 1994 à 1998 period.

Source : Bureau de la sécurité des transports

Le tableau 4-2 compare les taux d'accidents et de mortalité par mode de transport en 1999 à la moyenne pour cinq ans.

TABLEAU 4-2 : TAUX D'ACCIDENTS DANS LES TRANSPORTS EN 1999 PAR RAPPORT À LA MOYENNE POUR CINQ ANS (1994 À 1998)

	Aviation [1]	*Marine* [2]	*Rail* [3]	*Route*
Accidents				
Année la plus récente	8,3	4,4	15,2	N/D
Moyenne pour cinq ans	9,6	4,4	15,6	N/D

1 Transport aérien : Aéronefs immatriculés au Canada seulement. (Par 100 000 heures de vol.)
2 Transport maritime : Navires battant pavillon canadien seulement, taux d'accidents commerciaux. (Par 1 000 trajets de navire de commerce.)
3 Transport ferroviaire : Y compris tous les chemins de fer canadiens de compétence fédérale. (Par million de trains-milles.)

Source : Bureau de la sécurité des transports

Ces mesures globales de l'activité doivent servir de point de référence dans l'interprétation des statistiques sur les accidents. Toutefois, chacune de ces mesures a ses propres limites. Dans le secteur du transport ferroviaire, par exemple, le nombre de trains-milles ne vise que l'activité sur les voies principales et ne s'étend pas aux gares de triage, épis et voies d'évitement. Et comme près de la moitié des accidents de chemin de fer se produisent hors des voies principales, cette mesure tend à surestimer le taux réel d'accidents. Il en va de même du transport maritime, où les mouvements de navires ne tiennent pas directement compte de la distance globale parcourue. Les taux d'accidents du transport aérien peuvent varier considérablement selon qu'ils sont mesurés en fonction du nombre d'heures de vol, des mouvements d'aéronefs ou des licences.

FIGURE 4-1 : ACCIDENTS SIGNALÉS AVEC MARCHANDISES DANGEREUSES, 1990 – 1999

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses

La figure 4-1 montre le nombre d'accidents signalés impliquant des marchandises dangereuses pour la période 1990 à 1999.

TRANSPORT FERROVIAIRE

ACTIVITÉS INTÉRIEURES

Les statistiques figurant dans cette section visent notamment tous les chemins de fer de compétence fédérale.[1]

En 1999, 1 129 accidents de chemin de fer ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports. Ce nombre représente une augmentation de 5 % par rapport aux 1 076 accidents de chemin de fer signalés en 1998, mais équivaut en fait à une diminution de 6 % par rapport à la moyenne pour cinq ans, qui est de 1 197. L'augmentation du nombre d'accidents, jointe à une légère baisse du nombre total de trains-milles, s'est traduite en 1999 par un taux d'accidents plus élevé par million de trains-milles, soit 15,2, contre 14,3 en 1998. Néanmoins, ce taux était à peu près conforme à la moyenne pour cinq ans de 1994 à 1998, qui est de 15,6.

À l'exception des collisions en voie principale et hors des voies principales, tous les types d'accidents ont contribué à l'augmentation consignée en 1999. Avec un taux de 36 %, les déraillements hors des voies principales ont constitué la majorité des accidents, suivis des accidents aux passages à niveau, avec 25 % et des déraillements en voie principale, avec 11 %. Le nombre accru de déraillements hors des voies principales est principalement attribuable aux déraillements impliquant un seul wagon dans une gare de triage, sur un épi ou sur une voie d'évitement, qui surviennent à des vitesses plutôt faibles et comportent peu de risques pour le public.

1 Depuis l'adoption de la Loi sur les transports au Canada le 1er juillet 1996, un nombre croissant de lignes de chemin de fer de compétence fédérale ont été transférées à d'autres exploitants qui relèvent maintenant des provinces. Ces exploitants de chemins de fer d'intérêt local constituent maintenant plus de 30 % de l'ensemble du réseau ferroviaire au Canada.

Environ 50 % de tous les déraillements survenus en 1999 impliquaient un ou deux wagons et 12 %, des marchandises dangereuses. Les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses ont représenté 20 % de l'ensemble des accidents ferroviaires en 1999, en baisse de 7 % par rapport aux cinq années précédentes . Le nombre d'accidents impliquant le déversement de marchandises dangereuses est demeuré à 1 % environ de la totalité des accidents.

En tout, 334 incidents ont été signalés en 1999 au Bureau de la sécurité des transports, ce qui représente une baisse de 24 % par rapport aux 440 incidents signalés en 1998 et une baisse de 29 % par rapport à la moyenne pour cinq ans de 471 incidents. La plupart de ces incidents (50 %) impliquaient une fuite de marchandises dangereuses contenues dans des wagons, mais non par suite d'un accident.

Le tableau 4-3 fournit un résumé des accidents ferroviaires pour la période de cinq ans de 1995 à 1999.

TABLEAU 4-3 : ACCIDENTS FERROVIAIRES, 1995 – 1999

Année	*Nombre d'accidents*	*Taux d'accidents*[1]	*Morts*	*Blessés graves*
1995	1 276	16,6	120	132
1996	1 305	17,6	117	129
1997	1 116	14,5	109	101
1998	1 076	14,3	101	73
1999	1 129	15,2	105	94
Moyenne de 1994 à 1998	1 197	15,6	112	112

1 Nombre d'accidents par million de trains-milles.

Source : Bureau de la sécurité des transports

En 1999, 105 personnes ont été blessées à mort dans des accidents ferroviaires, ce qui représente une hausse par rapport aux 101 personnes tuées en 1998 et une baisse par rapport à la moyenne pour cinq ans de 112. Le total de 97 accidents mortels survenus en 1999 représente une légère diminution par rapport à 1998, où ce nombre s'est élevé à 98, et a été inférieur à la moyenne pour cinq ans, qui est de 103. La plupart des tués du chemin de fer (93 %) résultent d'accidents causés par l'intrusion (58 %) ou d'accidents survenus aux passages à niveau (35 %). Le nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des trains de voyageurs est demeuré relativement constant en 1999 par rapport à la moyenne pour cinq ans. Transports Canada mène, en partenariat avec l'industrie, plusieurs programmes visant à régler ces problèmes de sécurité. Le programme Direction 2006, par exemple, est une importante initiative qui vise à réduire de 50 % le nombre d'accidents causés par l'intrusion et d'accidents aux passages à niveau d'ici l'année 2006.

Il y a eu au total 282 accidents aux passages à niveau en 1999, soit une augmentation de 3 % par rapport aux 273 accidents de ce type survenus en 1998. Le total pour 1999 est demeuré en deçà de la moyenne pour cinq ans, soit 343. Même si le nombre d'accidents aux passages à niveau s'est accru en 1999, le nombre de tués et de blessés graves a été légèrement inférieur à l'année précédente et de beaucoup inférieur à la moyenne pour cinq ans.

Le tableau 4-4 fait état des accidents aux passages à niveau, par province, de 1995 à 1999.

TABLEAU 4-4 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU PAR PROVINCE, 1995 – 1999

Province	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Terre-Neuve/Île-du-Prince Édouard/ Nouvelle-Écosse (167)	5	8	5	3	7
Nouveau-Brunswick (316)	12	6	5	2	4
Québec (2 478)	58	61	51	48	50
Ontario (5 229)	121	91	75	65	94
Manitoba (3 038)	33	46	30	34	19
Saskatchewan (6 437)	44	49	33	38	30
Alberta (3 705)	66	71	70	54	52
Colombie-Britannique (1 039)	40	33	38	29	25
Canada[1] (22 424)	**379**	**365**	**307**	**273**	**282**
Accidents mortels aux passages à niveau	39	39	30	38	32
Accidents mettant en cause des trains de voyageurs	26	40	30	29	31

Note : Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre estimatif de passages à niveau dans cette province en janvier 1999.

1 Inclus un accident dans les Territoires du Nord-Ouest en 1999.

Source : Bureau de la sécurité des transports

Le nombre d'accidents aux passages à niveau avec protection automatique est demeuré relativement constant, à 45 % de l'ensemble des accidents survenus aux passages à niveau en 1999. Et même si les passages protégés représentent la majorité des passages à niveau, ils sont généralement situés dans des zones où la circulation automobile est assez dense. La hausse en 1999 peut être attribuée en partie aux accidents survenus aux passages de ferme sans protection automatique, où le nombre d'accidents a doublé, passant de 5 en 1998 à 10 en 1999.

Le tableau 4-5 fait le point sur les accidents dus à l'intrusion, par province pour la période 1995 à 1999.

TABLEAU 4-5 : ACCIDENTS DUS À L'INTRUSION SUR DES EMPRISES DE CHEMIN DE FER, PAR PROVINCE, 1995 – 1999

Province	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Terre-Neuve/Île-du-Prince Édouard/ Nouvelle-Écosse	0	4	0	0	0
Nouveau-Brunswick	6	3	0	0	0
Québec	27	32	15	12	26
Ontario	41	55	47	36	46
Manitoba	13	1	4	4	1
Saskatchewan	3	3	4	2	3
Alberta	13	8	7	10	10
Colombie-Britannique	9	21	21	14	8
Canada	**112**	**127**	**98**	**78**	**94**
Accidents mortels dus à l'intrusion	63	67	69	59	60
Trains de voyageurs accidents connexes	23	28	24	25	23

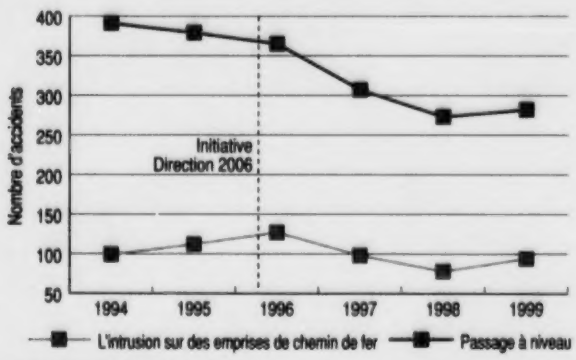
Source : Bureau de la sécurité des transports

Le nombre d'accidents mettant en cause des intrus est passé de 78 en 1998 à 94 en 1999. Il est toutefois demeuré bien en deçà de la moyenne de 103 pour cinq ans. Ces accidents se sont pour la plupart produits en Ontario et au Québec, avec 49 % et 28 %, respectivement. Le nombre d'accidents mortels dus à l'intrusion est demeuré relativement constant, à 60, soit légèrement au-dessous de la moyenne de 62 pour cinq ans. Les deux tiers de tous les accidents de chemin de fer mortels ont été causés par l'intrusion; ce ratio est conforme à celui des cinq dernières années.

Transports Canada continuera de déployer des efforts en vue de réduire le nombre d'accidents, par ses programmes de sensibilisation et d'information du public, de surveillance et de contrôle d'application. Outre le programme Direction 2006, Transports Canada continuera d'appuyer le programme Gareautrain, qui met l'accent sur l'information et la sensibilisation du public.

La figure 4-2 donne le tracé du nombre d'accidents aux passages à niveau et causés par l'intrusion depuis le lancement en 1996 de l'initiative Direction 2006. D'importantes réductions ont été réalisées (en particulier aux passages à niveau) dans la période qui a suivi le lancement; la tendance s'est cependant ralentie dernièrement. Deux accidents ferroviaires survenus en 1999 méritent une attention particulière. Le premier est survenu à Thamesville, en Ontario, où un train de voyageurs de VIA Rail est entré en collision avec des wagons arrêtés renfermant des marchandises dangereuses. Deux employés ont été mortellement blessés et des voyageurs ont subi des blessures.

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET CAUSÉS PAR L'INTRUSION DEPUIS DIRECTION 2006, 1994 – 1999



Source : Bureau de la sécurité des transports

Le deuxième accident s'est produit à Saint-Hilaire, au Québec, où 33 wagons d'un train du CN transportant des produits pétroliers ont déraillé. Un second train de marchandises du CN est entré en collision avec les wagons qui bloquaient la voie, ce qui a entraîné le déraillement de 26 autres wagons et de 2 locomotives. Deux membres d'équipage ont subi des blessures mortelles et des incendies et des explosions ont été signalés. De plus, 350 habitants de la ville de Saint-Hilaire ont dû être évacués en raison de l'épaisse fumée.

TRANSPORTS ROUTIERS

Les données annuelles les plus récentes sur les véhicules automobiles datent de 1998 pour les tués, les blessés et les accidents entraînant des pertes corporelles, et de 1997 pour les collisions n'ayant causé que des dommages à la propriété.

ACTIVITÉS INTÉRIEURES

La fiche de sécurité routière du Canada s'améliore constamment depuis plusieurs années. En 1998, les accidents d'automobile ont tué 2 927 personnes, chiffre le plus faible depuis 43 ans (il y a des statistiques depuis 1945). Le nombre de tués de la route a diminué de 4,5 % par rapport à ce qu'il était en 1997 et a été de beaucoup (10,7 %) inférieur à la moyenne de 1993 à 1997.

Le tableau 4-6 montre le nombre total de collisions routières ayant causé des pertes corporelles et de personnes tuées et blessés, de 1993 à 1998.

TABLEAU 4-6 : TOTAL DES COLLISIONS ROUTIÈRES AYANT CAUSÉ DES PERTES CORPORELLES ET PERSONNES BLESSÉES OU TUÉES, 1993 – 1998

Année	*Collisions ayant causé des pertes corporelles*	*Personnes tuées*	*Personnes blessées*
1993	171 227	3 615	247 588
1994	169 649	3 263	245 110
1995	167 044	3 351	241 935
1996	158 990	3 091	230 890
1997	152 765	3 064	221 349
1998	150 919	2 927	217 614
Moyenne de 1993 à 1997	163 935	3 277	237 374
Changement en %/moyenne	(7,9)	(10,7)	(8,3)
Changement en %/1997/1998	(1,2)	(4,5)	(1,7)

Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 1998

Les collisions entraînant des pertes corporelles comprennent toutes les collisions de véhicule automobile à signaler, qui font des morts ou des blessés. La tendance à la baisse s'est maintenue et le nombre total de ces accidents au pays a diminué, passant à 1,2 % par rapport à 1997 et à 6,5 % par rapport à la moyenne pour cinq ans de 1993 à 1997. Le nombre de tués a aussi baissé en 1998 pour se situer à 4,5 % sous le niveau de 1997 et à 10,7 % sous la moyenne comparable pour cinq ans.

Le tableau 4-7 fait état des tués de la route, classés dans six grandes catégories d'usagers de la route.

Toutes les catégories, à l'exception des cyclistes et des motocyclistes, ont contribué à une tendance globale à la baisse du nombre de tués entre 1993 et 1998. Les conducteurs, qui

TABLEAU 4-7 : TUÉS DE LA ROUTE PAR CATÉGORIES D'USAGERS DE LA ROUTE, 1993 – 1998

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1993 à 1997 moyenne
Conducteurs	1 772	1 626	1 652	1 518	1 540	1 479	1 622
Passagers	959	851	920	825	812	729	873
Piétons	479	429	416	465	402	401	438
Cyclistes	81	86	64	60	67	76	72
Motocyclistes	216	163	166	128	123	166	159
Autres[1]	108	108	133	95	120	76	113

1 Autres : réfère à tout autre type d'usager de la route (e.g. motoneigistes) et comprend aussi des instances ou l'usager de la route n'est pas spécifié.

Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 1998

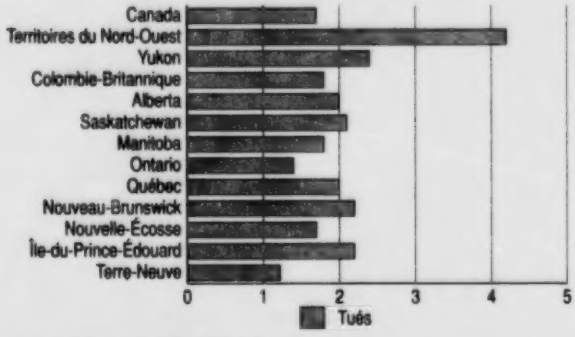
représentent le plus large segment des usagers de la route, constituent la catégorie la plus nombreuse de tués de la route. En 1998, ils ont compté pour 51 % du nombre total de tués de la route, alors que les « passagers » et les « piétons » ont compté pour 25 % et 14 %, respectivement.

Au cours de la période de 1996 à 1998, les taux de mortalité les plus élevés au Canada ont été ceux des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, compte tenu du petit nombre de véhicules immatriculés et des conditions routières plus difficiles qu'ailleurs. En Ontario, où l'on trouve le plus vaste réseau routier et le plus grand nombre de véhicules immatriculés, le taux de mortalité est demeuré le plus faible pendant cette période, soit 1,4 par 10 000 véhicules immatriculés; cette province se range derrière Terre-Neuve, où ce taux est de 1,2 %.

On trouvera à la figure 4-3 les taux de mortalité routière par province, de 1996 à 1998.

FIGURE 4-3 : MOYENNE SUR TROIS ANS DU NOMBRE DE TUÉS, PAR PROVINCE, 1996 – 1998

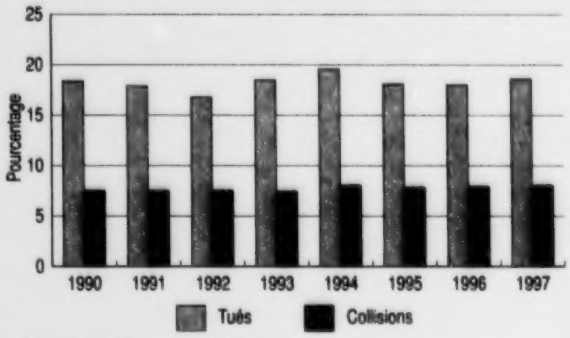
(Par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés)



Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada

De 1990 à 1997, les collisions subies par des véhicules commerciaux ont représenté 8 % de toutes les collisions routières, et environ 18,6 % du nombre total de tués de la route. Le nombre de tués dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux a augmenté légèrement en 1997, principalement en raison de la collision entre un véhicule et un autocar survenu aux Éboulements, au Québec, au mois d'octobre de cette année. La figure 4-4 montre le pourcentage de collisions et de tués de la route ayant mis en cause des véhicules commerciaux, de 1990 à 1997.[2]

FIGURE 4-4 : POURCENTAGE DE COLLISIONS[1] ET DE TUÉS DE LA ROUTE METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES COMMERCIAUX, 1990 – 1997



1 Collisions : Véhicules en cause lors de collisions

Source : Transports Canada, Base de données sur les accidents de la circulation

Le tableau 4-8 répartit par type de véhicule les véhicules commerciaux et autres en cause dans des collisions mortelles, de 1993 à 1997.

TABLEAU 4-8 : VÉHICULES COMMERCIAUX ET AUTRES EN CAUSE DANS DES COLLISIONS MORTELLES DE LA ROUTE, PAR TYPE DE VÉHICULE, 1993 – 1997

Type de véhicules	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*
Commerciaux					
Autocars	37	43	31	39	32
Camions > 4,536 kg	212	197	163	167	179
Semi-remorques	343	328	346	294	335
Total des véhicules commerciaux	592	568	540	500	546
Autres véhicules en cause avec de véhicules commerciaux	599	574	533	458	486
Total des véhicules impliqués dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux	1 191	1 142	1 073	958	1,032
Tous les autres véhicules en cause dans des collisions	3 933	3 590	3 606	3 438	3 247
Tous les véhicules	5 124	4 732	4 679	4 396	4 279

Source : Transports Canada, Base de données sur les accidents de la circulation

En 1997, la voiture particulière a compté pour 53 % du nombre total de véhicules impliqués dans des collisions mortelles. Cette proportion est un peu inférieure à celle de 1993, année pendant laquelle elle en a représenté 56 %. En 1997, les petits camions et les fourgonnettes se sont classés au deuxième rang, avec 25 %, suivis des camions toutes catégories confondues (semi-remorques, camions de moins de 4 536 kg et autres), avec 13 %.

2 La ventilation par véhicule commercial n'est possible que depuis 1997.

Les statistiques sur les collisions mortelles de la route par type de véhicule, de 1993 à 1997 figurent au tableau 4-9.

TABLEAU 4-9 : VÉHICULES EN CAUSE DANS DES COLLISIONS MORTELLES, PAR TYPE DE VÉHICULE, 1993 – 1997

Type de véhicules	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*
Automobiles	2 866	2 605	2 583	2 431	2 277
Camionnettes	1 147	1 083	1 077	1 037	1 059
Camions:					
Semi-remorques	343	328	346	294	335
Camions > 4,536 kg	212	197	163	167	179
Autres	23	23	25	15	21
Autobus et autocar					
Autobus scolaires	12	16	10	12	8
Autocars	1	7	5	7	4
Autobus de transport en commun	10	11	6	7	9
Autobus, non précisés	14	9	10	13	11
Motocyclettes[1]	217	164	170	141	126
Bicyclettes	85	91	70	63	74
Matériel agricole	31	32	36	37	32
Matériel de déneigement	56	39	64	50	41
Trains ou tramways	19	20	11	16	11
Motocaravanes	18	32	24	28	19
Véhicules tout terrain	10	13	4	8	9
Autres	60	62	75	70	64
Total	**5 124**	**4 732**	**4 679**	**4 396**	**4 279**

1 Les motocyclettes comprennent les cyclomoteurs.

Source : Système d'information sur les accidents de la circulation

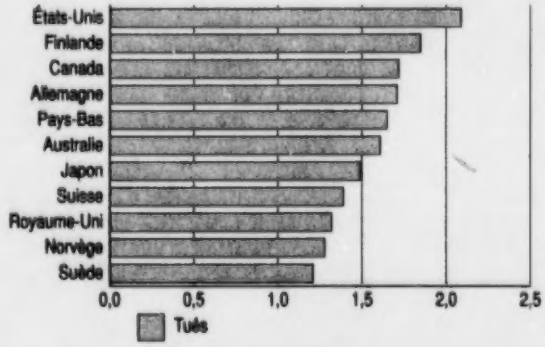
COMPARAISONS INTERNATIONALES

Pour avoir accru avec beaucoup de succès la sécurité routière, le Canada se classe à cet égard parmi les meilleurs des pays membres l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) qui sont comparables.

Les statistiques sur les collisions mortelles de la route, par type de véhicule automobile immatriculé dans certains pays de l'OCDE de 1996 à 1998 sont données à la figure 4-5.

FIGURE 4-5 : TAUX DE MORTALITÉ PAR VÉHICULE AUTOMOBILE AU SEIN DES PAYS DE L'OCDE, 1996 – 1998

(Taux de mortalité par 10,000 véhicules immatriculés)



Source : OCDE, Données internationales sur les accidents liés au trafic sur les routes

Les taux de propriété des véhicules sont considérés comme un indicateur de l'activité et de l'exposition aux risques des véhicules automobiles. Le taux canadien de propriété des véhicules a été de 58 par 100 habitants en 1997, comparativement aux États-Unis, où le taux de propriété est le plus élevé de tous les pays de l'OCDE, soit 76 %. Les taux de propriété supérieurs du Canada et des États-Unis indiquent une plus grande dépendance par rapport à ce mode de transport, et une plus forte exposition aux risques des usagers de la route.

TRANSPORT MARITIME

APERÇU

L'industrie du transport maritime a signalé un total de 525 accidents en 1999, soit 7 % de plus qu'en 1998, mais 16 % de moins que la moyenne pour cinq ans de 1994 à 1998 et environ la moitié du total de 1990. Ces dix dernières années, le taux d'accidents de navigation a diminué en moyenne de 7 % par année. Cette baisse a été plutôt constante et seules trois années ont connu des augmentations, c'est-à-dire 1990, 1994 et 1999. En 1990 et en 1994, la plus forte hausse du nombre d'accidents a été l'envahissement par l'eau et en 1999, les échouements (143), les dommages à l'hélice/au gouvernail/à la structure (40) et les collisions (24). Ces augmentations visaient en majeure partie des bateaux de pêche.

Comme au cours des années précédentes, les taux d'accidents de navigation survenus en 1990 ont surtout été, par type d'accident, l'échouement, avec 27 %, suivi des heurts violents, 15 %, des incendies/explosions, 13 %, et de l'envahissement par l'eau, 12 %. Le nombre de chavirements (7) a baissé de façon notable en 1999, soit environ la moitié du total de 1998 et le tiers de la moyenne pour cinq ans.

Au total, 573 navires ont subi un accident de navigation au cours de 1999. De ce nombre, les bateaux de pêche en ont subi 280, ou 49 %, ce qui est conforme à la tendance historique. Ce total pour les bateaux de pêche représente toutefois une augmentation de 11 % par rapport à 1998. Comme au cours des années précédentes, la majorité de ces navires ont été impliqués dans des échouements ou envahis par l'eau, dans des proportions de 28 % et 20 %, respectivement.

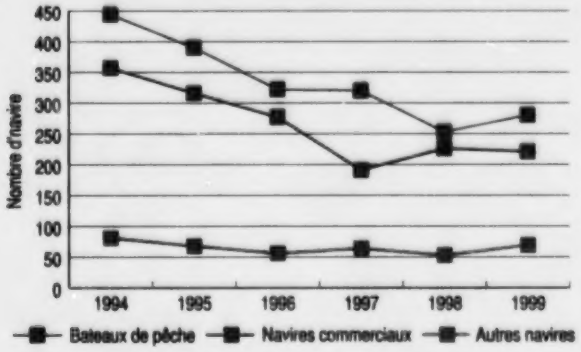
La proportion de navires commerciaux qui ont été impliqués dans des accidents en 1999, 39 %, est égale à la moyenne des cinq années précédentes. Les navires en cause ont totalisé 225, ce qui représente 1 % de moins que le total enregistré en 1998 et est de 19 % inférieur à la moyenne pour cinq ans. Au rang des navires ayant posé le plus grand risque pour la vie humaine et pour l'environnement, le nombre de traversiers (22 en 1999) et le nombre de navires à passagers (18) sont demeurés comparables à la moyenne pour cinq ans dans ces catégories respectives, tandis que le nombre de navires-citernes (14) a diminué légèrement. La seule augmentation notable au cours de 1998 a été du côté des accidents mettant en cause des chalands (36), soit une hausse de 33 % en 1999

conforme à la moyenne pour cinq ans. Les accidents mettant en cause des navires de la catégorie des vraquiers et vraquiers-pétroliers ont connu la plus forte baisse des dernières années, avec 67 accidents signalés en 1999, comparativement à la moyenne pour cinq ans, qui est de 97. Les types les plus courants d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux ont été le heurt violent et l'échouement, soit 28 % et 22%, respectivement.

En 1999, 69 accidents sont survenus dans les autres catégories (navires de service, non commerciaux et autres), en hausse de 23 % par rapport au total de 1998 et de 9 % par rapport à la moyenne pour cinq ans. Les navires de service ont compté pour la plus large part, avec près de 51 %.

La figure 4-6 indique le nombre de navires en cause dans des accidents de navigation par type de navire, de 1994 à 1999.

FIGURE 4-6: NAVIRES EN CAUSE PAR TYPE DE NAVIRE, 1994 – 1999



Source : Bureau de la sécurité des transports

En 1999, 84 navires battant pavillon étranger ont été impliqués dans des accidents de navigation, ce qui représente une légère diminution par rapport au total de 87 accidents survenus en 1998 mais demeure tout de même inférieur de 30 % à la moyenne de 120 pour cinq ans. Les vraquiers et vraquiers-pétroliers ont été la catégorie de navires le plus souvent impliqués dans des accidents, avec un taux de 45 %. Les heurts violents, 33 %, et les échouements, 25 % ont constitué la majorité des accidents de navigation mettant en cause des navires étrangers. La région Laurentienne a signalé le plus grand nombre d'accidents impliquant des navires étrangers, soit 26, suivie de la région de l'Ouest, avec 23.

Outre les accidents de navigation, 69 accidents se sont produits à bord de navires en 1999; cela représente une hausse de 14 % par rapport au total de 59 accidents consignés en 1998 et de 13 % par rapport à la moyenne de 1994 à 1998, qui est de 60. La majorité de ces accidents, 43 %, se sont produits à bord de navires commerciaux, contre 37 % à bord de bateaux de pêche. La région des Maritimes a affiché la plus forte augmentation, soit 35 %, par rapport à la moyenne pour cinq ans et a représenté, tout comme la région de l'Ouest le quart de tous les accidents de cette catégorie.

Vingt-neuf personnes ont trouvé la mort dans des accidents maritimes en 1999, contre 48 en 1998, ce qui est inférieur à la moyenne de 35 pour cinq ans. Environ la moitié (15) des pertes de vie ont résulté d'accidents survenus à bord de navires. Des 29 morts, 14 sont survenues à bord d'un bateau de pêche, 8 à bord d'un navire commercial et 7 à bord d'un navire non commercial. Seuls 2 accidents maritimes ont entraîné des pertes de vie multiples : un abordage entre une embarcation de plaisance et un remorqueur tirant un chaland le long de la côte ouest a fait 5 morts et un bateau de pêche affrété dans la région Laurentienne a sombré, entraînant dans la mort 3 personnes.

Quarante et un navires ont été perdus en mer en 1999, soit 16 % de moins qu'en 1998 et 40 % en deçà de la moyenne pour cinq ans. Les navires d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ont compté pour la majorité (93 %) des navires perdus en mer en 1999. Il s'agissait pour la plupart de petits bateaux de pêche.

Les 171 incidents de navigation survenus en 1999 sont comparables à la moyenne des cinq années précédentes, c'est-à-dire 176. Les incidents les plus couramment signalés (41 %) ont été des problèmes de moteur, de gouvernail ou d'hélice. Les incidents signalés qui ont affiché la baisse la plus considérable de la tendance à long terme sont ceux survenus dans des espaces restreints. En 1999, ce type d'incident a représenté 19 % de tous les incidents, ce qui est bien en deçà de la moyenne de 29 % pour cinq ans.

Le tableau 4-10 montre les événements maritimes par type, de 1994 à 1999.

TABLEAU 4-10 : ÉVÉNEMENTS MARITIMES, 1994 – 1999

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	moyenne 1994 – 1998
Accidents de navigation	797	695	605	533	489	525	(624)
Accidents à bord de navires	67	56	58	59	59	69	(60)
Morts	40	39	25	24	48	29	(35)
Navires perdus	86	82	60	60	49	41	(68)
Incidents	228	199	132	155	167	171	(176)
Blessures	81	82	71	83	80	81	(79)

Source : Bureau de la sécurité des transports

APERÇU RÉGIONAL

Le Bureau de la sécurité des transports divise le Canada en six régions en ce qui a trait au rapport d'accidents maritimes. Les accidents subis par des navires canadiens en eaux étrangères sont également saisis dans le cadre de l'établissement des rapports statistiques sur les accidents.

La région de l'Ouest, qui a toujours enregistré le plus grand nombre d'accidents maritimes (167 en 1999), a connu la plus forte diminution par rapport aux niveaux de 1998, son taux d'accidents ayant chuté de 14 %. Le nombre d'accidents de navigation dans cette région est en baisse depuis 1994, année où il s'est élevé à 300. Cette diminution résulte en grande partie du nombre de bateaux de pêche en cause. Le nombre de navires perdus en mer dans cette région en 1999 a représenté 39 % du nombre total pour l'ensemble du pays.

À l'inverse, la tendance à la baisse depuis 1994 dans la région des Maritimes a accusé par rapport à 1998 une augmentation de 26 % au chapitre des accidents de navigation. Cette hausse est surtout attribuable aux accidents mettant en cause des bateaux de pêche, qui sont passés de 60 en 1998 à 92 en 1999. La plus forte proportion d'entre eux ont visé des bateaux qui se sont échoués ou ont été envahis par l'eau, soit 24 % et 23 %, respectivement. Les navires perdus en mer dans cette région ont compté pour environ 27 % du total canadien.

La région de Terre-Neuve a affiché la plus forte augmentation sur douze mois en 1999. Le nombre d'accidents de navigation s'y est accru de 38 % comparativement à 1998 pour atteindre 95, soit une augmentation de 35 % par rapport à la moyenne pour cinq ans. Sur les 103 navires en cause, 74 % étaient des bateaux de pêche, soit 36 % de plus qu'en 1998. Parmi les causes premières d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche figurent les incendies et explosions, à 20 %, les dommages à l'hélice/au gouvernail/et structuraux, 19 %, et l'envahissement par l'eau, 18 %. Le nombre de navires perdus en mer dans cette région a représenté le quart du total pour l'ensemble du Canada.

En 1999, il y a eu 67 accidents de navigation dans la région Laurentienne, 4 % de plus qu'en 1998. L'augmentation résulte surtout de la hausse du nombre de remorqueurs/chalands impliqués dans des accidents (15), une hausse de 6 par rapport à 1998 et de 12 par rapport à la moyenne pour cinq ans. De plus, le nombre d'échouements a doublé par rapport à 1998, atteignant 25. Des navires commerciaux ont été impliqués dans 76 % de ces accidents de navigation dans la région Laurentienne.

La région du Centre a signalé 50 accidents de navigation, ce qui représente une diminution de 21 % comparativement au total de l'année précédente. Cette baisse générale résulte de la diminution du nombre de traversiers/navires à passagers impliqués dans des accidents (il y en a eu 5 en 1999, contre 13 en 1998).

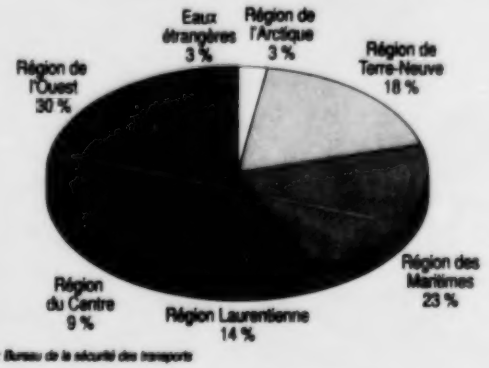
Dans la région de l'Arctique, 15 navires ont été impliqués dans des accidents de navigation, soit trois fois plus que le nombre total de 5 enregistré en 1998 et près du double de la moyenne de 8 accidents pour cinq ans. La hausse résulte dans une large mesure des accidents mettant en cause des navires d'entretien.

La figure 4-7 donne les proportions d'accidents de navigation survenus en 1999 en pourcentage, par région du Bureau de la sécurité des transports.

NAVIGATION COMMERCIALE

Du côté de la navigation commerciale, le nombre estimatif[3] de voyages effectués par des navires commerciaux canadiens en 1999 a diminué de 4 % par rapport aux résultats de 1998, alors que le nombre de navires impliqués (154), est demeuré

FIGURE 4-7 : ACCIDENTS DE NAVIGATION SELON LES RÉGIONS DÉFINIES PAR LE BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS, 1999

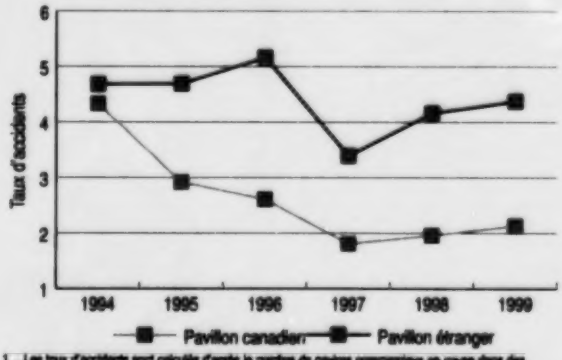


Source : Bureau de la sécurité des transports

semblable. Le nombre de voyages des navires commerciaux battant pavillon étranger a été estimé avoir diminué de 11 % par rapport à 1998, tandis que le nombre de navires impliqués (71) a été semblable à celui de 1998. Dans la comparaison de ces taux d'accident[4] pour les navires canadiens et battant pavillon étranger au cours de la même période, on doit tenir compte du fait que les activités de navigation commerciale menées par des navires canadiens englobent les activités courantes de nombreux remorqueurs et chalands et que les navires battant pavillon étranger se composent principalement de gros navires, tels des navires-citernes, des vraquiers et des porte-conteneurs. Cette singularité contribue à un taux d'accidents généralement plus faible pour les navires battant pavillon étranger. L'activité des navires canadiens commerciaux de pêche a été estimé à un niveau 14 % plus élevé en 1999.

La figure 4-8 représente le taux d'accidents mettant en cause des navires battant pavillon canadien et des navires battant pavillon étranger, de 1994 à 1999.

FIGURE 4-8 : TAUX D'ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES NAVIRES COMMERCIAUX,[1] 1994 – 1999



1 Les taux d'accidents sont calculés d'après le nombre de navires commerciaux en cause dans des accidents de navigation, par 1 000 voyages intérieurs et internationaux effectués à des fins commerciales.

Source : Bureau de la sécurité des transports

3 Prévision basée sur les données des deux premiers trimestres de 1999.

4 Les taux d'accident sont calculés d'après le nombre de navires commerciaux en cause dans des accidents de navigation par 1 000 voyages intérieurs et internationaux effectués à des fins commerciales.

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Le Canada est signataire de deux protocoles d'entente (PE) sur le contrôle des navires par l'État du port : le PE de Paris auquel ont adhéré, outre le Canada, 18 pays européens, et le PE de Tokyo, dont sont membres 18 pays de la région Asie–Pacifique ainsi que le Canada. Les membres du PE de Paris sont tenus d'inspecter 25 % des navires qui entrent dans leurs ports. Les membres du PE de Tokyo s'efforcent d'atteindre un taux régional d'inspection de 50 % des navires qui entrent dans les ports de leur région.

Au Canada, 1 078 inspections ont été effectuées en 1999 aux termes de ces deux PE à l'égard de navires battant 57 pavillons d'immatriculation différents. Sur les navires inspectés, 52 % ont été jugés défectueux et, dans 22 % des cas, les défectuosités étaient suffisantes pour justifier leur détention. La plupart des ordres de détention délivrés par le Canada visaient trois catégories d'infractions : le matériel de sauvetage, le matériel de lutte contre l'incendie et les défauts structuraux. La majorité des navires inspectés, 44 %, étaient des vraquiers et 17 % d'entre eux ont été détenus. L'âge moyen des navires détenus était de 16,5 ans.

En 1999, 7 navires canadiens ont été inspectés dans des ports signataires du PE de Paris. Ils ont été jugés défectueux et deux ont été détenus. Des nivires inspectés, il y avait cinq navires de ravitaillement, un navire de passagers et un navire pour des fins particulières. En ce qui a trait aux défectuosités ayant entraînés la détention, pour le navire de passager, sa détention a été liée au régistre des huiles et à une pièce d'équipement séparant les eaux huileuses tandis que pour le navire d'approvisionnement des questions de certification liées à l'équipage minimal pour fin de sécurité, la prévention de la pollution par l'huile et la radio de sécurité pour un navire cargo, ont été derrière sa détention.

NAVIGATION DE PLAISANCE

La navigation de plaisance a entraîné 138 noyades[5] en 1997, année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles. Il s'agit d'une diminution de 12 % par rapport au total de l'année précédente et d'une baisse de 3 % par rapport à la moyenne pour cinq ans de 1992 à 1996, qui est de 143. La plus forte proportion de noyades se rapportaient à l'activité de pêche, qui a été en cause dans 33 % des cas; ce chiffre est comparable au total enregistré en 1996. Le nombre de noyades imputables au motonautisme, soit 43, représente une augmentation marquée par rapport au total de 30 consigné en 1996.

L'Ontario a signalé la plus forte proportion de noyades, soit 30 %, suivi de la région de l'Atlantique et du Québec avec 20 % chacun. Les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon n'ont signalé aucune noyade en 1997, ce qui représente une diminution importante par rapport au total de 11 consigné en 1996.

Le nombre de pertes de vie qui n'étaient pas dues à la noyade a chuté, passant de 20 en 1996 à 16 en 1997. Sur ce nombre, 11 ont découlé d'une collision ou d'un traumatisme et 5 de l'hypothermie causée par l'immersion. En 1997, près de la moitié de ces pertes de vie pour ces deux types d'incidents se sont produites en Colombie-Britannique.

AVIATION

ACTIVITÉS INTÉRIEURES

La section suivante porte sur les accidents de transport mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada. Elle ne vise pas les accidents mettant en cause des aéronefs étrangers, ni les accidents relatifs aux aéronefs ultra-légers ou aux aéronefs ultra-légers de type évolué.

En 1999, il y a eu 340 accidents subis par des aéronefs immatriculés au Canada. Cela représente une baisse de 12 % par rapport à 1998, où le nombre d'accidents a totalisé 385, et une diminution de 8 % par rapport à la moyenne pour cinq ans de 1994 de 1998, qui était de 371. Le total de 1999 fait état du plus faible nombre d'accidents aériens mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 25 dernières années. Le tableau 4-11 montre le nombre d'accidents et d'accidents mortels par type d'aéronef, de 1990 à 1999.

TABLEAU 4-11 : ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA, 1990 – 1999

Type d'aéronefs	*1990*	*1991*	*1992*	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Accidents										
Avions en cause										
Avions de ligne	3	11	7	14	6	7	5	8	14	7
Avions de navette	12	6	10	9	8	19	12	14	10	12
Taxis aériens/ travail aérien	150	145	132	122	116	134	106	120	129	92
Exploitant privé/État	250	216	235	221	173	155	151	153	164	163
Hélicoptères en cause	70	64	34	52	61	68	56	56	56	45
Autres aéronefs[1]	14	14	17	8	21	12	12	10	16	15
Total	**498**	**453**	**434**	**422**	**380**	**390**	**342**	**356**	**388**	**340**
Accidents mortels										
Avions en cause										
Avions de ligne	0	3	0	3	0	1	1	0	0	1
Avions de navette	2	1	1	0	2	2	1	0	1	2
Taxis aériens/ travail aérien	13	18	9	16	14	21	12	11	9	6
Exploitant privé/État	21	34	29	26	14	20	20	18	14	20
Hélicoptères en cause	8	7	3	3	3	11	7	8	6	4
Autres aéronefs[1]	3	2	4	0	0	0	3	8	2	4
Total[2]	**47**	**84**	**47**	**48**	**33**	**52**	**44**	**38**	**31**	**35**

1 Les autres aéronefs comprennent les planeurs, les ballons et les gyroptères.
2 Le nombre d'aéronefs en cause peut ne pas correspondre au nombre d'accidents, car certains accidents mettent en cause plus d'un aéronef.

Source : *Bureau de la sécurité des transports*

Au cours de cette période de 10 ans, le nombre d'accidents a diminué sensiblement pour la plupart des types d'aéronef, surtout dans le cas des aéronefs utilisés pour l'exploitation d'un taxi aérien ou pour des opérations de travail aérien et

5 L'information provient du rapport national sur les noyades de la Croix Rouge canadienne.

dans le cas des aéronefs privés. Le nombre d'accidents mettant en cause des hélicoptères a aussi grandement diminué. Les accidents mettant en cause des aéronefs privés ou d'État ont constitué 48 % du nombre total d'accidents, contre 27 % dans le cas des accidents subis par des aéronefs utilisés pour l'exploitation d'un taxi aérien ou pour des opérations de travail aérien. Même si les accidents mettant en cause des aéronefs privés ou d'État ont diminué régulièrement au fil des ans, ils ont tout de même représenté de façon constante près de la moitié de tous les accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada et, en 1999, ils ont compté pour 57 % environ de tous les accidents mortels.

Les avions de ligne comprennent les aéronefs commerciaux dont la masse maximale au décollage dépasse les 8 618 kilogrammes, ou qui sont autorisés à transporter plus de 20 passagers. En 1999, les avions de ligne immatriculés au Canada ont subi 7 accidents; il s'agit d'une diminution par rapport aux 14 accidents subis l'année précédente et par rapport à la moyenne de 8 pour cinq ans de 1994 à 1998. Un de ces accidents a entraîné des pertes de vie : En janvier, à l'île Mayne, en Colombie-Britannique, un aéronef de Kelowna Flightcraft est entré en collision avec le sol, causant la mort de deux personnes.

Les avions de transport régional ou gros avions de navette sont ceux qui ont une masse maximale au décollage de moins de 8 618 kilogrammes et qui comptent de 10 à 19 sièges passagers. Ils ont subi 12 accidents en 1999, soit un nombre supérieur à celui des dix années précédentes (10) mais conforme à la moyenne pour cinq ans, qui est de 13. En 1999, les avions de navette immatriculés au Canada ont été en cause dans deux accidents mortels résultant tous deux d'une collision avec le sol et ayant entraîné chacun une perte de vie. Le premier accident s'est produit au mois de mars à Davis Inlet; il s'agissait d'un DHC6 de de Havilland en partance de Goose Bay avec deux membres d'équipage et effectuant un vol VFR à destination de Davis Inlet. Les bulletins météorologiques diffusés faisaient état d'une mauvaise visibilité avec poudrerie. Le deuxième accident s'est produit au mois d'août à Sept-Îles et mettait en cause un appareil 1900D de Beech en partance de Port-Meunier. Le pilote a été blessé à mort, tandis que le copilote a été grièvement blessé au moment de l'impact.

La plupart des accidents commerciaux entrent dans les catégories de l'exploitation d'un taxi aérien ou des opérations de travail aérien. Ces types d'opérations comptent pour 27 % du nombre total d'accidents implicant des aéronefs immatriculés au Canada, une baisse de 29 % par rapport à 1998 et de 24 % par rapport à la moyenne de 1994 à 1998. Un accident mortel a été signalé en 1999 dans la catégorie de l'épandage aérien.

Le taux d'accident en 1999 a été de 8.3 accidents par 100 000 heures de vol, un taux inférieur à celui de 1998 et au taux moyen des cinq dernières années.

Le nombre d'accidents par région a continué de diminuer en 1999 et de suivre une tendance à la baisse au cours de la période 1990 à 1999. En 1999, la région des Prairies et du Nord a enregistré 37 % de tous les accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, suivie de la région de l'Ontario, avec 31 %, et de celle du Québec, avec 13 %. À l'exception de la région de l'Ontario, où le taux d'accidents n'a pas varié par rapport à 1998 (105 accidents) et de la région du Québec, qui a accusé une faible hausse (deux accidents de plus), toutes les régions ont signalé un nombre d'accidents moindre en 1999. La région du Pacifique a enregistré la plus forte baisse sur douze mois en 1999 et 1998, soit 43 %, le nombre d'accidents dans cette région étant passé de 70 à 40.

Le tableau 4-12 résume les accidents d'avion par région, sur une période de dix ans, et le tableau 4-13 indique les pertes de vie correspondantes par région.

TABLEAU 4-12 : ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1990 – 1999

Région de Transports Canada	*1990*	*1991*	*1992*	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Accidents										
Atlantique	32	23	24	23	23	22	18	20	20	16
Québec	97	83	87	76	70	78	39	60	41	45
Ontario	121	100	104	119	84	74	72	84	105	106
Prairie et Nord	135	142	114	108	110	130	122	108	131	124
Pacifique	108	93	93	88	81	72	83	72	70	40
Hors du Canada	5	12	12	8	12	14	8	12	17	9
Total	**498**	**453**	**434**	**422**	**380**	**390**	**342**	**356**	**384**	**340**

Note : Le nombre d'aéronefs en cause peut ne pas correspondre au nombre d'accidents, car certains accidents mettent en cause plus d'un aéronef.

Source : Bureau de la sécurité des transports

TABLEAU 4-13 : TUÉS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1990 – 1999

Région de Transports Canada	*1990*	*1991*	*1992*	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Tués										
Atlantique	0	5	0	2	2	6	6	2	5	1
Québec	21	17	8	22	20	9	12	18	27	9
Ontario	21	12	16	23	16	31	12	8	9	14
Prairie et Nord	12	32	17	25	11	26	13	17	20	17
Pacifique	25	29	32	25	23	32	20	22	12	26
Hors du Canada	12	278	7	5	8	3	8	10	10	0
Total	**91**	**373**	**80**	**102**	**80**	**107**	**71**	**77**	**83**	**67**

Source : Bureau de la sécurité des transports

En 1999, il y a eu une diminution de 19 % du nombre de pertes de vie dans des accidents d'avion comparativement à l'année précédente et à la moyenne de 1994 à 1998. Même si la région du Pacifique a eu le plus faible nombre d'accidents mortels, elle a aussi enregistré le plus grand nombre de pertes de vie, soit 26, suivie de la région des Prairies et du Nord, avec 17, et de la région de l'Ontario, avec 14. Ces accidents ont occasionné 43 blessures graves, ce qui représente une baisse légère par rapport au total de 48 blessures enregistrées en 1998 et à la moyenne pour cinq ans de 49.

Le nombre d'accidents signalés mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada ou à l'étranger a chuté de 10 % par rapport à celui de 1998 et n'a été que de 3,5 % au-dessus de la moyenne de 1994 à 1998. Tous les types d'incidents ont contribué à cette baisse générale en 1999. Les cas de perte d'espacement (c'est-à-dire lorsque l'espacement – ou distance minimale – autorisé entre deux aéronefs n'a pas été respecté, et incluant les collisions et les risques de collision), les situations d'urgence déclarées, les pannes de moteur, les émissions de fumée ou les incendies ont aussi diminué considérablement.

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Le tableau 4-14 permet une comparaison, entre le Canada et les États-Unis, du taux d'accidents aériens mortels mettant en cause des avions de ligne et de navette, de 1994 à 1999.

TABLEAU 4-14 : TAUX D'ACCIDENTS AU CANADA AUX É.-U., 1994 – 1999

	1994	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*Moyenne de 1994 à 1998*
Canada							
Accidents	14	26	17	22	24	19	21
Accidents mortels	2	3	2	0	1	3	2
Tués (%)	14,3	11,5	11,8	0	4,2	15,8	9,5
É.-U.							
Accidents	33	48	49	66	56	64	50
Accidents mortels	7	5	6	9	1	6	6
Tués (%)	21,2	10,4	12,2	13,6	1,8	9,4	12,0

Note : Les données portent uniquement sur les avions de ligne et de navette, selon les définitions du Règlement de l'aviation canadien; avions de 10 sièges et plus.

Source : Bureau de la sécurité des transport du Canada; National Transportation Safety Board des États-Unis

Il est difficile de comparer la fiche de sécurité des États-Unis à celle du Canada, car ces deux pays classent et enregistrent leurs données respectives sur les événements de façon différente et le réseau et l'infrastructure de transport aérien de l'un et celui de l'autre comportent des différences fondamentales: le réseau canadien est avant tout linéaire et traverse le pays d'un bout à l'autre, alors que celui des États-Unis est en étoile et s'étend dans toutes les directions. Les deux pays sont actuellement des membres actifs de forums et de groupes de travail internationaux visant à instaurer une taxonomie commune et à uniformiser les renseignements touchant la sécurité de l'aviation. Le fruit de cette collaboration devrait grandement faciliter les comparaisons et l'interprétation des fiches de sécurité à l'échelle internationale.

Selon les statistiques préliminaires des États-Unis sur les accidents d'avion en 1999, il y a eu une augmentation du nombre de compagnies aériennes offrant des services réguliers, visées par la partie 121 - Entreprises de transport aérien[6] et Opérations de navette[7], au moyen d'aéronefs immatriculés aux États-Unis. Les accidents et les accidents mortels mettant en cause des aéronefs immatriculés aux États-Unis ont tous deux augmenté, de 8 % et 5 %, respectivement. Le total de 64 accidents d'avion dans ces catégories aux États-Unis a été de beaucoup supérieur à la moyenne pour cinq ans de 1994 à 1998, qui était de 50, alors que le nombre total d'accidents mortels a suivi la moyenne pour cinq ans, qui est de 6.

Au point de vue sécurité, si l'on prend comme point de comparaison le taux d'accidents mortels par nombre d'accidents, le Canada a affiché un taux global inférieur pour la période de cinq ans, bien que les écarts sur 12 mois tendent à fluctuer largement. Au chapitre de la sécurité, 1998 a été une année record pour l'industrie aérienne des États-Unis tandis que 1991 a été la meilleure année pour le Canada.

6 Aéronefs transportant plus de 29 passagers.

7 Aéronefs transportant de 10 à 29 passagers.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Tous les ans, plus de 27 millions d'envois de marchandises dangereuses sont acheminés au Canada. La plupart d'entre eux visent des marchandises qui influent directement sur le mode de vie auquel les Canadiens se sont habitués et l'améliorent. Le programme relatif au transport des marchandises dangereuses (TMD) a pour objet de promouvoir la sécurité publique, qui peut être compromise par ce transport lorsqu'il y a rejet accidentel.

Les accidents relatifs au TMD sont qualifiés de « à signaler » s'ils satisfont aux exigences de rapport précisées dans la réglementation du programme en question. Très peu d'accidents survenus pendant le transport de marchandises dangereuses sont causés par ces dernières. En 1999, il y a eu trois accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses et causé directement par celles-ci. Un décès a résulté d'un de ces accidents. Une partie des données d'accidents de 1999 provient d'estimés

Le tableau 4-15 compare les accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses, par mode de transport et par type d'accident.

TABLEAU 4-15 : ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, PAR MODE DE TRANSPORT ET GENRE D'ACCIDENT, 1990 – 1999

	Au cours du transport				*Au cours de la*	
Année	*Transport routier*	*Transport ferroviaire*	*Transport aérien*	*Transport maritime*[1]	*manutention aux installations*	*Total*
1990	183	17	2	0	194	396
1991	155	27	4	2	251	439
1992	140	25	0	1	228	394
1993	103	25	1	0	113	242
1994	114	30	1	0	145	290
1995	109	19	3	0	205	336
1996	239	35	9	1	237	521
1997	166	16	6	1	194	383
1998[2]	179	13	4	0	239	435
1999	201	19	3	0	295	518
Moyenne	*159*	*23*	*3*	*1*	*210*	*395*

1 Le programme relatif au TMD ne vise pas les marchandises dangereuses acheminées en vrac dans des navires ou par producteduc.
2 Données révisées.

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses

En 1999, il y a eu 518 accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses. Dans le tableau 4-15 les accidents en cours de transit comprennent ceux qui se sont réellement produits au cours du transport, alors que les accidents de manutention sont ceux qui ont eu lieu dans les installations. Bon nombre d'accidents de manutention surviennent dans des entrepôts où les marchandises sont manutentionnées avant d'être chargées ou déchargées. Entre 1990 et 1999, il y a eu plus d'accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses lors de la manutention qu'il n'y en a eu lors du transport.

Le nombre de morts causées par des marchandises dangereuses en transit est faible.

Le tableau 4-16 donne le nombre de morts, ainsi que le nombre et la gravité des blessures causées lors d'accidents liés au transport des marchandises dangereuses.

TABLEAU 4-16 : MORTS ET BLESSURES CAUSÉS PAR DES MARCHANDISES DANGEREUSES LORS D'ACCIDENTS SIGNALÉS, 1990 – 1999

		Blessures			
Année	*Morts*	*Majeures*	*Modérées*	*Mineures*	*Totaux*
1990	0	8	42	0	50
1991	1	9	9	21	39
1992	0	3	3	34	40
1993	18[1]	1	2	14	17
1994	0	0	3	29	32
1995	0	3	58[2]	2	63
1996	1	2	10	16	28
1997	2	15	14	4	33
1998	2	1	36	12	49
1999	2	11	14	13	38
Moyenne	*2,6*	*5,3*	*19,1*	*14,5*	*38,9*

1 Toutes ces 18 morts ont été causées par la même collision entre un autocar et un camion survenue à Lac-Bouchette (Québec).
2 Trente et un employés ont été exposés à un rejet de sulfure de carbone survenu à Ottawa (Ontario).

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses

Le tableau 4-17 donne le nombre total de décès et de blessures lors d'accidents signalés impliquant des marchandises dangereuses. Dans plusieurs de ces cas, les décès et les blessures sont causés par l'accident lui-même (e.g. une collision), et non par les marchandises.

TABLEAU 4-17 : NOMBRE TOTAL DE MORTS ET BLESSURES LORS D'ACCIDENTS SIGNALÉS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1990 – 1999

		Blessures			
Année	*Morts toutes causes*	*Majeures*	*Modérées*	*Mineures*	*Totaux*
1990	15	21	70	15	106
1991	14	33	27	35	95
1992	8	16	15	47	78
1993	31[1]	9	16	24	49
1994	13	8	20	34	62
1995	7	27	66[2]	13	106
1996	9	16	37	23	76
1997	15	50	73	11	134[3]
1998	13	38	56	15	109
1999	27[4]	79[5]	130[5]	29	238
Average	*15,2*	*29,7*	*51,0*	*24,6*	*105,3*

1 20 morts(2 n'ont pas été causées par des marchandises dangereuses) sont survenues par suite d'une seule collision entre un autocar et un camion, à Lac-Bouchette (Québec).
2 31 employés ont été exposés à un rejet de sulfure de carbone, à Ottawa (Ontario).
3 27 passagers ont été blessés dans une seule collision entre un autocar et un camion, à Fox Creek (Alberta).
4 7 décès et 45 blessures ont été causés lors d'une collision de plusieurs véhicules sur une autoroute à Windsor (Ontario).
5 96 passagers ont été blessés lors d'une collision ferroviaire impliquant trois wagons trémie à Thamesford (Ontario).

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses

Dans les tableaux 4-16 et 4-17, les « blessures mineures » se rapportent à celles qui ont exigé des premiers soins, les « blessures modérées », à celles qui ont exigé une hospitalisation d'urgence, et les « blessures majeures » à celles qui ont nécessité l'hospitalisation pour la nuit.

TRANSPORTS, ENVIRONNEMENT ET ÉNERGIE 5

Le transport durable doit permettre d'intégrer les considérations environnementales, économiques et sociales aux décisions touchant l'activité de transport.

La pollution atmosphérique et la pollution l'eau, la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre (GES) ainsi que l'utilisation des terres et d'autres ressources naturelles sont au rang des incidences environnementales du secteur des transports. Parmi les activités de transport qui contribuent à ces problèmes, citons la construction de l'infrastructure, la production, l'exploitation et la mise à la ferraille des véhicules ainsi que la production d'énergie et de carburant.

Le vaste éventail d'activités de transport, les problèmes environnementaux qui en résultent et la variété d'intervenants en cause dans les secteurs privé et public situent la question du transport durable dans un contexte politique des plus complexe. Le transport durable doit permettre d'intégrer les considérations environnementales, économiques et sociales à la prise de décisions touchant l'activité de transport. Favoriser le transport durable est une responsabilité conjointe des gouvernements, de l'industrie et des particuliers. Ce chapitre donne un aperçu de certaines initiatives clés en matière de développement durable réalisées en 1999.

LES TRANSPORTS ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

LA TABLE DES TRANSPORTS SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le Canada et d'autres pays développés ont négocié en décembre 1997 le Protocole de Kyoto dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique. Le Canada a alors convenu qu'une fois le protocole ratifié, il réduirait de 6 % par rapport à leurs niveaux de 1990 ses émissions de GES sur une période de cinq ans (de 2008 à 2012).

Les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux des transports ont constitué en mai 1998 la Table des transports sur le changement climatique dans le cadre du processus national en vue de l'élaboration d'une stratégie nationale. La Table a été chargée d'analyser un éventail de mesures entraînant graduellement des réductions de plus en plus fortes d'émissions de GES au sein du secteur des transports, de façon à atteindre, voire à dépasser, une réduction de 6 % des niveaux d'émission de 1990.

La Table a achevé son Rapport sur les options en novembre 1999. Bien qu'elle ne propose pas dans ce document un train de mesures unique en vue d'atteindre cet objectif de réduction de 6 %, elle y présente diverses mesures qui suffisent à atteindre, voire à dépasser, la cible du Protocole de Kyoto. En 1999, la Table a consulté les principaux intervenants sur le processus proposé; elle a tenu d'autres consultations en février 2000 au sujet du Rapport sur les options.

La composition de la Table représente toute la gamme des intérêts du milieu du transport, comme l'illustre le tableau 5-1.

TABLEAU 5-1 : COMPOSITION DE LA TABLE DES TRANSPORTS SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

- Modes (air, rail, marine, camionnage, transport par autocar, transport en commun)
- Carburants (pétrole, carburants de remplacement)
- Véhicules routiers (transport intérieur, international)
- Organisations non gouvernementales (Pollution Probe, Pembina Institute, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, Association des transports du Canada)
- Utilisateurs (conducteurs - Association canadienne des automobilistes, expéditeurs - Association canadienne des pâtes et papiers)
- Municipalités (Vancouver, Toronto)
- Provinces (Colombie-Britannique, Alberta, Manitoba, Ontario, Québec)
- Gouvernement fédéral (Transports Canada, Ressources naturelles Canada).

Source : Les Transports et le changement climatique: Options à envisager.

FONDS D'ACTION POUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le gouvernement fédéral a créé le fonds d'action pour le changement climatique (FACC) pour aider le Canada à faire face aux engagements pris en décembre 1997 à Kyoto au Japon. C'est dans le cadre du budget fédéral de 1998 que l'annonce du FACC a été faite, allouant une somme de 150 $ millions sur une période de trois ans pour soutenir le développement de la mise en place d'une stratégie rencontrant les engagements pris et facilitant l'introduction de mesures immédiates réduisant les émissions de GES. Des 158 projets qui ont été annoncés, 34 avaient trait aux transports.

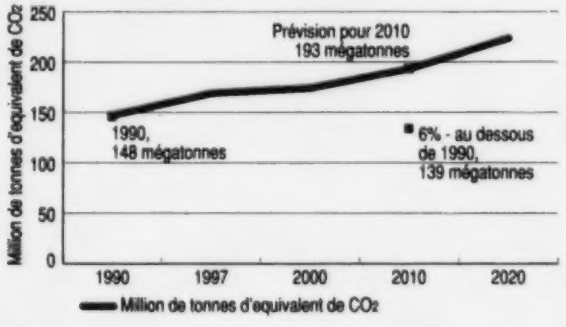
Deux domaines de projet sont d'un intérêt particulier pour les transports :

- des mesures précoces en matière de technologie qui offrent un soutien en partageant les coûts pour le développement et le déploiement de technologies réduisant les émissions : des 20 projets sous cette catégorie qui ont été annoncés, près du tiers sont liés au transport; et
- des activités de sensibilisation et d'éducation du public sur le changement climatique, encourageant à l'action : des 108 projets annoncés, près du quart sont liés au transport.

LES TRANSPORTS ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Avec 25 % du total des émissions de GES au Canada, le secteur des transports était en 1997 le principal responsable de ces émissions au pays. Si la tendance actuelle se maintient, le niveau des émissions de GES résultant des activités de transport devrait en 2010 excéder de 32 % le niveau de 1990 et en 2020, de 53 %. Il faudra d'ici 2010 réduire de 28 % les émissions de GES liées aux transports pour obtenir une réduction de 6 % par rapport aux niveaux de 1990, soit environ 54 mégatonnes (Mt) par rapport au niveau prévu de 193 Mt en 2010. La figure 5-1 indique l'incidence du Protocole de Kyoto sur les prévisions de GES résultant du secteur des transports, de 1990 à 2020.

FIGURE 5-1 : RÉPERCUSSIONS DU PROTOCOLE DE KYOTO – PROJECTIONS DES ÉMISSIONS DE GES LIÉES AU SECTEUR DES TRANSPORTS, 1990 – 2020



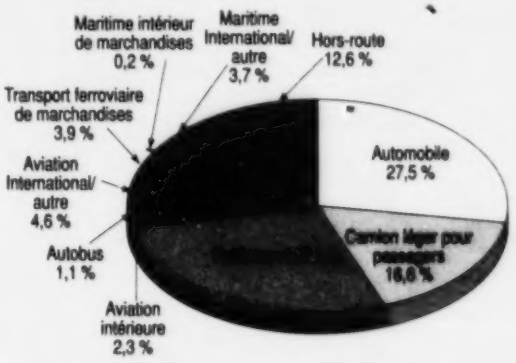
Source : Les Transports et le changement climatique : Options à envisager, Novembre 1999.

Le transport routier est responsable de près de 70 % des émissions de GES liées aux transports, les camions utilitaires légers et les voitures étant à l'origine de 45 % de ces émissions et le camionnage commercial lourd de presque 27 % de celles-ci. Comme autre source importante, vient ensuite l'exploitation hors route de matériel industriel (agriculture, foresterie, mines et construction), ainsi que l'utilisation de véhicules de loisir, de bateaux et de matériel de pelouse et de jardin.

Les trois sources dont les niveaux d'émissions connaîtront la plus forte augmentation entre 1990 et 2020 sont le transport aérien par les transporteurs canadiens (augmentation prévue de 99 %), l'exploitation de matériel hors route (66 % pour les véhicules diesel et 57 % pour les véhicules à essence) et les véhicules routiers diesel (74 %). On s'attend à ce que durant cette même période, les niveaux d'émissions des véhicules routiers à essence connaissent une augmentation de 44 %.

Les sources d'émissions de GES provenant du secteur des transports en 1997 sont ventilées à la figure 5-2.

FIGURE 5-2 : SOURCE DES ÉMISSIONS DE GES PAR LES TRANSPORTS EN 1997



Source : Les Transports et le changement climatique : Options à envisager, Novembre 1999.

Les objectifs de réduction établis dans le Protocole de Kyoto ne visent pas les émissions résultant des activités aériennes et maritimes internationales. Aux termes du Protocole, les parties ont convenu que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI) s'occuperaient de ce problème, dans leurs secteurs respectifs. Transports Canada est membre des deux organismes et participe à un groupe de travail de l'OACI qui recense les options axées sur le marché en vue de réduire les émissions internationales associées au secteur de l'aviation civile.

L'ANALYSE DE LA TABLE DES TRANSPORTS SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les travaux de la Table constituent un examen exhaustif quoique préliminaire des possibilités de réduction des émissions de GES découlant des transports au Canada. Pour la première fois, les coûts et les avantages des diverses options ont été analysés pour l'ensemble du réseau de transport. Le Rapport sur les options n'a toutefois pas pour but de prescrire la mise en œuvre des différentes mesures.

Une analyse – notamment une analyse par secteur de compétence – une conception et une concertation plus poussées seront nécessaires à cette fin.

La Table des transports a commandé 24 études analytiques et analysé une centaine de mesures visant à réduire les émissions de GES résultant des transports. Si l'efficacité sur le plan du coût par tonne au chapitre de la réduction des émissions de GES est importante, il convient également de tenir compte d'autres critères sociaux et économiques importants dans la sélection des meilleures mesures de réduction des émissions.[1]

Le tableau 5-2 donne les critères qui ont servi à évaluer les mesures de réduction des émissions de GES résultant des transports.

TABLEAU 5-2 : CRITÈRES D'ÉVALUATION DES MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

- Incidence des GES
- Appui du public
- Mesures complémentaires
- Certitude/risque
- Incidences accessoires (sécurité, santé, environnement)
- Efficacité sur le plan des coûts
- Répercussions économiques
- Facilité de mise en œuvre
- Incidence sur l'équité
- Autres facteurs financiers (taxes, coûts pour le gouvernement)

Source : Les transports et le changement climatique: options à envisager, novembre 1999.

Ces critères ont servi de lignes directrices générales pour grouper les mesures dans l'une ou l'autre des quatre catégories recensées :

- ***Mesures les plus prometteuses*** — Mesures efficaces sur le plan des coûts (qui présentent généralement des avantages ou qui coûtent moins de 10 $/tonne), faciles à mettre en œuvre, ou ne nécessitant pas de transferts de ressources importants. Elles pourraient nécessiter une analyse et une conception plus poussées.
- ***Mesures prometteuses*** — Mesures exigeant des coûts allant de faibles à moyens, ou qui viennent compléter d'autres mesures du programme. Elles peuvent nécessiter un développement ou une analyse plus poussés.
- ***Mesures moins prometteuses*** — Mesures dont le coût est plus élevé qui pourraient réduire les GES à moyen et à long terme, et/ou nécessiter des analyses plus approfondies, une meilleure acceptation par le public ou des perfectionnements technologiques considérables.
- ***Mesures improbables*** — Mesures qui, de l'avis des membres de la Table, ne justifient pas un examen plus poussé pour l'instant en raison de leur coût élevé, de leur potentiel limité sur le plan de la réduction des émissions, des difficultés extrêmes qu'elles présentent pour leur mise en œuvre ou du fait qu'elles sont des variantes de mesures rendues redondantes par d'autres prévues dans les trois autres catégories.

LES OPTIONS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les mesures pour le secteur des transports ont été classées en cinq thèmes ou « programmes » : transport des passagers, infrastructure du réseau routier, véhicules routiers et carburants, transport des marchandises et émissions hors route. Ces programmes sont utiles pour regrouper des mesures compatibles, qui visent une utilisation particulière ou qui font converger les efforts dans le secteur des transports.

Transport des passagers

Le transport des passagers produit la majeure partie des émissions de GES résultant des transports et il présente un défi en matière de changement des habitudes de voyage, de déplacement et de vie des Canadiens. Les mesures **les plus prometteuses** sont en grande partie des mesures volontaires, qui visent à sensibiliser le public et à changer les comportements surtout en milieu urbain. Les programmes de télétravail et de covoiturage, une meilleure sensibilisation des conducteurs et la modification du traitement fiscal des avantages de transport fournis par l'employeur pourraient constituer une stratégie efficace pour les employeurs qui souhaitent mettre en œuvre des programmes de réduction volontaire des déplacements au sein de leur organisation. Par conséquent, les **mesures prometteuses** comportent d'excellents incitatifs visant des moyens de rechange comme le transport en commun et le cyclisme, tout en décourageant l'utilisation des automobiles par l'adoption de frais de stationnement, en commençant par les trois plus grands centres urbains du pays. D'autres réductions nécessiteraient des mécanismes d'établissement des prix plus persuasifs pour les routes et les stationnements, d'importants investissements pour l'achat d'aéronefs et de traversiers plus efficaces, ou encore des mesures visant à limiter les voyages.

Infrastructure du réseau routier

La réduction des émissions de GES peut également s'opérer par des changements dans nos méthodes de construction, d'entretien et d'utilisation des routes et des autoroutes. Les mesures **les plus prometteuses** dans le secteur des routes résident principalement dans l'application des limites de vitesse en vigueur, l'utilisation de systèmes de transport intelligents (STI) et la synchronisation des feux de circulation pour améliorer le débit de circulation. Au titre **des mesures prometteuses** se trouvent deux nouveaux STI, le revêtement plus fréquent du réseau routier national et l'établissement de voies réservées aux véhicules à coefficient élevé d'occupation, pour aider les voyageurs à éviter les zones de congestion. Cependant, on s'inquiète du fait que les STI pourraient contribuer d'une part à réduire les bouchons de circulation, mais d'autre part à favoriser une plus grande circulation sur les routes, ce qui aurait pour effet de faire augmenter les émissions. D'autres réductions dont la mise en œuvre semble plus difficile comprennent les frais d'utilisation des routes, le changement de revêtement de l'asphalte au béton, et la réduction des limites de vitesse à 90 km/h.

1 Le Rapport sur les options de la Table et les 24 études analytiques peuvent être téléchargés à partir du site Web suivant de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/envaffairs/français/changeclimat/tablet/.

LE NOUVEAU PROGRAMME DES VÉHICULES AU GAZ NATUREL

Ressources Naturelles Canada a annoncé un nouveau programme des véhicules au gaz naturel qui est financé à partir du fonds de 7 $ millions de paiements incitatifs au développement de marché. Le programme s'échelonnera du 7 février 1999 au 31 janvier 2002 et il servira de soutien à l'achat de véhicules au gaz naturel fabriqués en usine, à la conversion de véhicules au gaz naturel, aux dispositifs et aux équipements de ravitaillement de véhicules, aux activités de mise en marché et de sensibilisation approuvées dans le plan d'affaires de l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel, et au co-financement de recherche et développement essentiel pour combler les vides technologiques chez les véhicules au gaz naturel. Les divers éléments du programme vont être bénéfiques à l'environnement en permettant de réduire les émissions, y compris les GES et le smog urbain.

Véhicules routiers et carburants

Pour réduire les émissions de GES provenant des transports, il est essentiel d'avoir recours à des véhicules et à des carburants à faible intensité carbonique. Cependant, les mesures qui amélioreront les technologies des véhicules et favoriseront l'utilisation de carburants de remplacement sont complexes et peuvent soulever d'importants problèmes économiques. C'est pourquoi la Table n'a pas proposé un ensemble de mesures **les plus prometteuses** pour cette catégorie. Parmi les **mesures prometteuses**, la plus importante réduction provient de l'établissement d'un objectif harmonisé avec les États-Unis en vue de réduire de 25 % les émissions de GES provenant des nouvelles automobiles et des nouveaux camions légers d'ici 2010. De plus, la Table a évalué plusieurs mesures qui favoriseraient une utilisation plus répandue des carburants de remplacement, particulièrement dans les créneaux spécialisés. Parmi ces mesures, citons : accroître la production d'éthanol pour les mélanges d'essence dans une proportion de 10 %, étendre l'infrastructure du gaz propane et du gaz naturel, rendre l'utilisation de carburants de remplacement obligatoire pour les parcs de véhicules gouvernementaux et favoriser leur utilisation dans les autobus de transport en commun et les camions lourds. Les incitatifs à l'achat de véhicules plus écoénergétiques et les taxes avec remises seraient des mesures plus difficiles à mettre en œuvre. Une politique de taxe avec remise impose une surtaxe aux véhicules plus énergivores et accorde une remise pour les véhicules les moins énergivores.

Transport des marchandises

Les mesures **les plus prometteuses** pour le transport des marchandises représentent des mesures rentables et volontaires, comme des codes de pratiques, une formation accrue et des pratiques d'exploitation pour les conducteurs de camions. L'éventail de **mesures prometteuses** comprend le jumelage de cargaisons pour éviter les voyages vides ou en charge partielle, l'utilisation de nouvelles technologies, notamment des lubrifiants améliorés, des programmes de mise à la ferraille pour retirer de la route les vieux camions moins performants, la réduction des limites de vitesse à 90 km/h et l'autorisation de faire rouler des camions plus longs dans les trois provinces où ils sont présentement interdits. Deux mesures favorisent une utilisation accrue de wagons et de moteurs plus efficients en augmentant les déductions pour amortissement pour le transport ferroviaire. Parmi les options plus difficiles à mettre en œuvre se trouvent l'utilisation de carburants de remplacement et de piles à combustible pour les chemins de fer ainsi que des mesures plus coûteuses sur le plan de la technologie dans le secteur du camionnage.

Émissions hors route

La Table n'a pas été en mesure de recenser des mesures **les plus prometteuses**, car on connaît bien peu de choses de cet éventail extrêmement diversifié de matériel, qui comprend notamment du matériel forestier, minier, agricole, de construction, de pelouse et de jardin, des bateaux de pêche et des véhicules de loisir comme les motoneiges. La Table a cependant répertorié trois mesures qui pourraient être **prometteuses** et qui permettraient peut-être de réaliser des réductions dans le secteur des véhicules récréatifs, ainsi que pour certains matériels de construction, minier et agricole.

TAXES SUR LE CARBURANT

Un certain nombre des mesures examinées par la Table comprennent le recours à des mécanismes du marché comme des prix et des droits, notamment des frais de stationnement, des frais d'utilisation des routes et des taxes sur le carburant. Les prix peuvent jouer un rôle important dans la demande de transport, le développement et l'adoption de technologies plus efficientes et le choix de services de transport. Les frais et les droits peuvent être utilisés pour mieux tenir compte du coût complet des divers services de transport, de manière à ce qu'ils soient le mieux utilisés. La Table a analysé divers modèles de taxes sur le carburant, mais elle n'a pas obtenu de consensus sur le recours aux taxes sur le carburant comme mesure de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le recours à des taxes sur le carburant à des niveaux plus modestes pour financer des améliorations aux transports, en particulier pour le transport en commun en zone urbaine, a eu la faveur de la majorité, mais n'a pas fait l'unanimité. Sous une hypothèse d'une élasticité moyenne de prix du carburant, une augmentation en milieu urbain de la taxe sur le carburant de 4 cents le litre générerait, selon un estimé, des recettes de taxation de l'ordre de 600 millions $ et une réduction de 1,4 mégatonne de GES en 2010 et 2,6 mégatonnes en 2020.

TAXES ET FRAIS À MONTRÉAL ET VANCOUVER

L'Agence de transport du Montréal métropolitain (ATM) retire des recettes de diverses sources pour soutenir l'intérêt public. Le tout comprend une taxe additionnelle sur le carburant de 1,5 cent dans la région du grand Montréal. L'ATM peut aussi lever une taxe annuelle sur le stationnement non résidentiel dans les rues, bien qu'elle ne le fasse pas présentement.

L'Autorité de transport du grand Vancouver (ATGV), Translink, va recevoir 4 cents par litre de la taxe sur le carburant pour contribuer au financement de ses opérations. De plus, l'ATGV aura l'autorité d'introduire de nouvelles sources de revenus, y compris des frais aux véhicules (après 2001), des péages sur les projets parrainés par l'ATGV et des frais accrus pour le transport en commun.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU RAPPORT SUR LES OPTIONS

Le Rapport sur les options vise à répertorier les coûts et avantages des diverses options, à mettre en lumière les possibilités prometteuses, et à soulever les questions et problèmes à aborder. Il s'agit donc d'un premier pas important.

Aucune approche ne permet à elle seule d'atteindre l'objectif de Kyoto. Bien que la technologie semble prometteuse, elle ne suffira pas à respecter l'échéancier prévu par le protocole de Kyoto. Une stratégie équilibrée en matière d'émissions de GES devra s'attaquer aux différents aspects du réseau de transport canadien, notamment les véhicules, les carburants, l'infrastructure et les transporteurs, et devra prendre en compte le comportement des consommateurs.

La Table a recensé un éventail de mesures **les plus prometteuses** qui sont efficaces sur le plan des coûts, qui sont faciles à mettre en œuvre ou qui jouiraient vraisemblablement de la faveur du public. Cette série de mesures pourrait générer des réductions de GES de 10,8 Mt d'ici 2010 dont le bénéfice net se chiffrerait à 32 $ la tonne. Cela représente environ 20 % de l'objectif de Kyoto pour les transports. Il en coûterait 3,5 milliards $ aux gouvernements sur une période de 20 ans. Le tableau 5-3 donne les mesures les plus prometteuses et les prévisions de réduction des GES en 2010 et en 2020.

TABLEAU 5-3 : RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE ASSOCIÉE AUX MESURES LES PLUS PROMETTEUSES

Programme de mesures	*Réduction des GES en 2010 (en mégatonnes)*	*Réduction des GES en 2020 (en mégatonnes)*
Transport des passagers	3,7	4,3
Infrastructure du réseau routier	5,0	5,8
Véhicules routiers et carburants	0	0
Transport des marchandises	2,0	2,3
Émissions hors route	0	0
Total des mesures les plus prometteuses	**10,8**	**12,4**

Source : Les transports et le changement climatique: options à envisager, novembre 1999.

Dans la deuxième catégorie, les mesures **prometteuses** pourraient réduire les émissions de 32 Mt supplémentaires d'ici 2010 et leur coût net s'élèverait à 5 $ la tonne. Ces mesures vont plus loin que les mesures volontaires, et se fondent sur des incitatifs financiers, des améliorations à l'infrastructure et des objectifs précis pour encourager l'utilisation de nouvelles technologies, accroître l'efficacité énergétique et des transports et modifier les pratiques et les comportements. Cependant, ces mesures pourraient nécessiter des investissements importants des gouvernements ou du secteur privé, ou encore des analyses, conceptions, consultations ou discussions internationales supplémentaires avant que l'on envisage leur mise en œuvre. Le tableau 5-4 donne les mesures prometteuses et les prévisions de réduction des GES en 2010 et en 2020.

TABLEAU 5-4 : RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE ASSOCIÉE AUX MESURES PROMETTEUSES

Programme de mesures	*Réduction des GES en 2010 (en mégatonnes)*	*Réduction des GES en 2020 (en mégatonnes)*
Transport des passagers	10,1	11,4
Infrastructure du réseau routier	1,5	2,1
Véhicules routiers et carburants	8,9	26,3
Transport des marchandises	7,0	8,1
Émissions hors route	4,3	N/D
Total des mesures prometteuses	**31,8**	**47,9**

Source : Les transports et le changement climatique: options à envisager, novembre 1999.

Ensemble, les mesures **les plus prometteuses** et celles **prometteuses** permettraient une réduction estimée à 42,6 mégatonnes des émissions des GES en 2010, soit 11 à 14 mégatonnes en deçà du niveau cible de Kyoto.

Pour réduire encore plus les émissions provenant du secteur des transports, la Table a recensé les mesures moins prometteuses; ces dernières sont plus difficiles à mettre en œuvre, sont plus coûteuses et supposent généralement qu'il faut limiter une activité ou adopter des mécanismes de prix, comme des frais d'utilisation des routes et des stationnements.

La Table a identifié des domaines où il reste du travail à effectuer, notamment :

1. **Problèmes liés aux donné** — Les données sur les t[illegible]sports sont limitées dans certains secteurs.
2. **Problèmes d'analyse** — D'autres analyses sont en cours sur les impacts régionaux des mesures de transport et sur la poursuite des travaux sur les transports ferroviaires et par autocar interurbains. Il est aussi recommandé de procéder à des analyses supplémentaires pour quantifier les répercussions sur la compétitivité et pour examiner les problèmes liés à la conception de mesures précises.

Le processus national se poursuivant, l'analyse effectuée par la Table sera intégrée à celles de 15 autres tables de concertation et les options les plus efficaces pour l'économie canadienne seront évaluées. En 2000, les ministres de l'Énergie et de l'Environnement se pencheront sur la stratégie nationale sur le changement climatique, examen qui sera suivi de consultations publiques et d'un rapport aux premiers ministres en 2001.

STRATÉGIE DE TRANSPORT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA — MISE À JOUR

Tout comme les autres ministères du gouvernement fédéral, Transports Canada doit déposer sa deuxième stratégie de développement durable (SDD) devant le Parlement en décembre 2000. La première stratégie de Transports Canada,

2 Le Plan d'action pour le développement durable de Transports Canada peut être téléchargé à partir du site Web suivant : www.tc.gc.ca/envaffairs/most/french/ActionPlan_f.htm.

déposée en 1997, visait à favoriser un réseau de transport durable — c'est-à-dire, un réseau sûr, efficace et respectueux de l'environnement pour les générations de Canadiens actuelle et futures. À cette fin, le ministère a identifié huit défis et 47 domaines d'action. On retrouve la liste des huit défis au tableau 5-5.

TABLEAU 5-5 : LES HUIT DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX STRATÉGIQUES DE TRANSPORTS CANADA

1. Réduire au minimum les risques de dommages causés à l'environnement par les accidents de transport
2. Rendre les activités de transport plus écologiques
3. Réduire les émissions atmosphériques des moyens de transport
4. Promouvoir l'information sur les transports durables et la connaissance de ces derniers
5. Évaluer, quant à leurs incidences environnementales, les virements budgétaires directs du Ministère
6. Améliorer les indicateurs de rendement des transports durables
7. Bien connaître les coûts environnementaux des transports
8. Mettre au point des systèmes et des technologies de transport moins polluants, et en promouvoir l'application.

Source : Transports Canada, Stratégie de développement durable.

À l'automne 1999, Transports Canada a développé son plan d'action en matière de développement durable, afin de changer les engagements du Ministère en actions concrètes.[2] Il y a trois secteurs avec des résultats remarquables :

- **Programme sur la route du transport durable (SRTD)** — Le ministre des Transports a lancé programme en septembre 1999.[3] Il fournit sur une periode de 3 ans, 1 million $ destiné à encourager des projets émanant de groupes environnementaux, de l'industrie, d'établissements d'enseignement et d'autres groupes et qui visent :
  - à stimuler la mise au point d'outils, d'approches et de pratiques novateurs pour rendre le réseau de transport du Canada durable;
  - à produire des résultats quantifiables sur le plan des priorités de Transports Canada en matière de transport durable;
  - à fournir aux Canadiens des renseignements et des outils pour qu'ils soient mieux à même de comprendre les questions de transport durable dans la vie de tous les jours.
- **Système de gestion de l'environnement (SGE)** — En 1999, le Système de gestion de l'environnement (SGE) de Transports Canada a été élargi de manière à englober un plus vaste éventail d'activités du Ministère. Transports Canada a publié son premier Rapport annuel sur le SGE[4] en mars 1999. Le rapport expose en détail les résultats au niveau des opérations internes du ministère. Les points importants quant à la mise en oeuvre du SGE sont :
  - le remplacement ou l'achat de 20 véhicules à carburant alternatif dans le parc de véhicules.
  - le développement d'un système de base de données en ligne pour l'inventaire des substances décimant l'ozone.
  - une enquête auprès des employés du quartier général sur leurs habitudes de déplacement indiquant que près de 70 % des employés marchent, utilisent leur bicyclette ou prenent l'autobus pour se rendre au travail.
  - un partenariat avec l'Association canadienne des standards ayant permis de produire pois de publier en octobre 1999 un document ACS intitulé "Guide pour la mise en application du standard ISO 14001 aux aéroports". Ce guide sert à aider les autorité aéroportuaires au Canada à se conformer au standard international.

  Transports Canada s'est engagé à recenser et gérer la contamination sur ses sites d'ici 2003. Transports Canada a identifié 610 sites contaminés desquels 533 ont été confirmés contaminés et 77 pour lesquels un doute subsiste. La plupart de ces sites ont une faible superficie contaminée qui ne pose pas de menace pour l'environnement ou la santé. Transports Canada a réalisé des progrès considérables dans cette entreprise et il continuera d'injecter des ressources pour recenser, évaluer et nettoyer les sites contaminés et faire rapport à leur sujet. Dans les trois années fiscales s'étant terminées en 1999, Transports Canada a dépensé au total 22 $ millions à évaluer et 12 $ millions à remédier.
- **Indicateurs de rendement du développement durable** — Transports Canada a entrepris à l'interne d'élaborer un groupe d'indicateurs de rendement préliminaires pour ses huit défis environnementaux en matière de développement durable. Ces indicateurs de rendement préliminaires offriront à Transports Canada un meilleur outil pour mesurer les progrès accomplis à l'appui de ses objectifs et l'aideront à élaborer des plans d'action concrets pour sa stratégie de développement durable de 2000.

ASSAINISSEMENT DE L'AIR

La plus grande partie de la pollution atmosphérique résulte des combustibles fossiles que nous brûlons dans nos véhicules, nos maisons, nos centrales thermiques et nos usines. On a déterminé quels sont les nombreux produits chimiques contenus dans les polluants atmosphériques urbains. On a découvert également qu'un petit nombre de ces derniers jouaient un rôle dans la pollution atmosphérique au Canada. Ce sont notamment les oxydes d'azote (NOx), l'oxyde de carbone (CO), l'anhydride sulfureux (SO_2), les particules (PM) et les composés organiques volatils (COV). En 1995, il a été établi que 57 % des NOx émis, 67 % du CO, 5 % du SO_2, 20 % des PM et 28 % des COV au Canada pouvaient être associés aux transports. En se combinant, certains d'entre eux produisent du smog ou des pluies acides.

3 Le Programme SRTD de Transports Canada est affiché sur le site Web suivant : www.tc.gc.ca/envaffairs/MOST.

4 Le Rapport annuel sur le Système de gestion de l'environnement est accessible sur le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/envaffairs/french/ems/sge-french/francais.html.

LE PROGRAMME AIR PUR ONTARIO

Les vérifications des émissions et les réparations sous le programme Air Pur ont débuté en janvier 1999 dans la région métropolitaine de Toronto et d'Hamilton-Wentworth. Au 1er avril 1999, le tout est devenu une exigence obligatoire pour l'enregistrement d'un véhicule et le transfert de propriété. Dans sa première année d'exploitation, Air Pur a permis une réduction estimée à 6,7 % des polluants causant le smog. Pour les propriétaires à qui on a demandé des réparations de leurs véhicules en vertu de Air Pur, l'économie subséquente par ces derniers au niveau de leur consommation de carburant a été estimée équivalente à plus de 120 000 plein d'essence pour une voiture de taille moyenne. Ceci équivaut à une réduction de bioxyde de carbone de 18 500 tonnes. Lorsqu'il sera totalement en place en 2004, le programme va nécessiter des vérifications des émissions de 5,2 millions de véhicules légers et de 200 000 camions lourds à travers le sud de l'Ontario.

SMOG

Transports Canada a participé à l'élaboration de normes pancanadiennes sur les polluants d'intérêt prioritaire qui contribuent à la création de smog. À l'automne 1999, le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) a accepté, en principe, les normes pancanadiennes recommandées sur les particules et l'ozone. Ces normes fixent des objectifs quantitatifs en matière de qualité de l'air pour protéger l'environnement et réduire les risques pour la santé humaine, démontrant l'engagement des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux à collaborer dans la prise de mesures et l'importance de cet engagement.

SOUFRE DANS LA GAZOLINE

En 1999, Environnement Canada a annoncé que la nouvelle réglementation sous la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE), a été approuvée, introduisant progressivement d'ici le 1er janvier 2005 une limite de 30 particules par million de contenu de soufre dans la gazoline, une réduction de plus de 90 %. Il a été estimé que sur une période de 20 ans, une gazoline à faible teneur en soufre va prévenir plus de 2 100 morts prématurés, 93 000 incidences de bronchite chez les enfants, 5 millions d'autres décès reliés à des incidents tels que des attaques d'asthme, et 11 millions de symptômes respiratoires aïgus comme la toux, la pneumonie et le croup.

CONVENTION SUR LE TRANSPORT À DISTANCE DES POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (CENUE)

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe a élaboré son huitième protocole sous le régime de la Convention sur le transport à distance des polluants atmosphériques (CTDPA). Ce protocole novateur sur les effets des multi-polluants équivaut à un accord international sur la réduction du smog. Au moment de préciser la position du Canada dans le cadre des négociations du protocole, Transports Canada a aidé à déterminer l'objectif de réduction des émissions de sources mobiles. Le Canada et les États-Unis s'attendent à des bénéfices au niveau environnemental et de la santé de la mise en oeuvre des programmes pour réduire les émissions de SO_2, de NOx et COV, auxquels vont s'ajouter ceux qui émaneront de l'annexe sur l'ozone en négotiation dans le cadre de l'Entente Canada-États-Unis sur la qualité de l'air.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI) ET OXYDES D'AZOTE

En février 1999 l'Organisation de l'aviation civile internationale a approuvé des modifications à ses règlements, qui se traduiront par une réduction de 16 % des niveaux d'oxyde d'azote émis par les moteurs produits après le 31 décembre 2003. Toutes les modifications apportées aux règlements de l'OACI sont mises en œuvre au Canada par le biais du Règlement de l'aviation canadien que Transports Canada est chargé d'appliquer.

Grâce à l'amélioration de la technologie et des procédures d'exploitation, l'industrie prévoit accroître son l'efficience énergétique de 1 % par année. Cependant, on estime que l'industrie connaîtra une croissance d'environ 1 % ou 2 % par année, de sorte que la réduction des émissions par kilomètre en provenance des aéronefs existants pourrait être annulée par les plus grands niveaux d'activités. Avec le temps, la conséquence nette sera probablement le maintien d'un taux d'émissions régulier ou un accroissement des émissions provenant des aéronefs. Il importe de poursuivre le travail avec l'OACI afin de réduire davantage les émissions d'oxyde d'azote provenant du secteur aérien et d'accroître les exigences en matière de contrôle des émissions de particules.

Les émissions causées par les activités d'appui au sol dans ce secteur peuvent aussi être réduites. Transports Canada participe au groupe de travail sur la protection de l'environnement du Comité de l'OACI, qui examine principalement la réduction des émissions aux aéroports et celles causées par les aéronefs. Le groupe de travail fera aussi connaître les possibilités d'exploitation pour ce secteur par le biais de normes et de lignes directrices internationales.

SÉANCES EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES

À l'été 1999, Transports Canada a à nouveau tenu, en partenariat avec Environnement Canada, des séances sur le contrôle des émissions des véhicules partout au Canada. Ces séances visent surtout à accroître la sensibilisation à l'incidence des émissions provenant des véhicules routiers sur la création de smog.

VÉHICULES À BASSE VITESSE

Les véhicules à basse vitesse (VBV) sont des véhicules électriques à quatre roues qui peuvent atteindre une vitesse d'au moins 32 kilomètres heure et au plus de 40 kilomètres heure. Dû à la plus petite taille et à la masse

LE RÉSEAU DE TRANSPORT RÉGIONAL DE VANCOUVER TRANSLINK

Translink a été lancé officiellement en avril 1999. Translink se veut un engagement pour du transport intégré, contrôlé localement, et sensible aux questions environnementales. Translink simplifie des fonctions administrées antérieurement par les gouvernements provincial, régional et municipal. Le tout devait faciliter l'offre de services de transport en intégrant le développement des transports et la prise du décesions financières. Avant même d'être rendu officiel, les buts visés étaient les suivants:

- accroître le nombre d'autobus
- travailler à compléter le Système de transport en commun rapide liant Coquitlam, New Westminster et Vancouver
- doubler la capacité du système de transport en commun au cours des dix prochaines années
- fournir des occasions permettant de diversifier le transport en commun à partir de filiales et de nouvelles méthodes de desservir
- mettre en application les nouveaux standards "Air Care II"
- élaborer le premier plan stratégique de transport appuyant le plan stratégique visant à améliorer la qualité de vie du district régional du grand Vancouver.

Des renseignements additionnels sont disponibles sur le site de Translink, *www.translink.bc.ca*.

réduite des VBV, ils offrent la possibilité d'une réduction importante de la consommation énergétique lorsqu'ils sont utilisés au lieu d'une automobile. De plus, la définition canadienne des VBV exige qu'ils fonctionnent à l'électricité, produisant ainsi un véhicule avec aucune émission et des niveaux de bruit grandement réduits par rapport à une automobile. La partie II de la Gazette du Canada est à être finalisée pour amender la réglementation sur la sécurité des véhicules à moteur pour introduire les VBV en tant que nouvelle classe de véhicules au Canada.

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE — PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

Avec les amendements à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui est devenue effective le 1er juin 1999, Transports Canada a désormais le pouvoir de réglementer la libération de polluants dans l'environnement provenant des opérations d'équipements ferroviaires, avec l'objectif d'amener l'industrie du transport ferroviaire à contribuer à un environnement durable.

La direction de la sécurité ferroviaire à Transports Canada est à développer une stratégie pour répondre aux amendements de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à déterminer la nature et la portée d'un programme éventuel de sécurité environnementale ferroviaire. La direction de la sécurité ferroviaire considère aussi des méthodes alternatives pour la mise en place d'une réglementation des émissions.

LOIS VISANT L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (LCPE)

Le 14 septembre 1999, le Parlement du Canada a sanctionné le nouvelle *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*. La Loi devrait entrer en vigueur au printemps 2000.

La nouvelle Loi renforce les pouvoirs du gouvernement au chapitre de la protection de l'environnement et de la santé humaine. Le ministre de l'Environnement, David Anderson, a annoncé l'affectation de nouveaux fonds, soit 72 millions $, pour la mise en œuvre de la Loi. De nouveaux règlements régiront des questions telles les émissions provenant des moteurs. De plus, des modifications seront apportées au mode de réglementation. Alors que la Loi de 1988 était surtout axée sur la gestion de la pollution, la Loi de 1999 porte principalement sur la prévention de la pollution, une approche intégrée en matière d'écosystème, le principe de précaution et la coopération intergouvernementale.

La Loi de 1999 élargit le pouvoir en matière de contrôle des constituants et de la manutention des carburants et prévoit l'utilisation aux pompes à essence d'une marque (semblable à un écologo) pour les carburants nationaux. Le pouvoir d'établir les normes d'émissions des moteurs des nouveaux véhicules automobiles passera de la *Loi sur la sécurité automobile* de Transports Canada à la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*, à l'entrée en vigueur de cette dernière. Ce pouvoir législatif sera aussi élargi de manière à englober d'autres types de moteurs (véhicules hors route, génératrices, tondeuses à gazon, par exemple).

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (LCEE)

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) exige une évaluation environnementale avant que des ministères et des entités fédérals désignés émettent certaines approbations pour des projets définis dans la LCEE et sa réglementation.

Transports Canada a participé au développement de la « réglementation LCEE sur l'évaluation environnementale des administrations portuaires canadiennes, (APC) » qui est devenue effective le 28 juillet 1999. Cette réglementation satisfait un engagement pris au moment de l'adoption de la LCEE et de la *Loi maritime du Canada*. Les APC sont

maintenant responsable pour faire les évaluations environnementales et pour satisfaire aux exigences de la réglementation. En vertu de ses responsabilities sous la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi maritime du Canada*, Transports Canada fera le suivi et produira un rapport sur la mise en œuvre du processus de la réglementation sur l'évaluation environnementale des administrations portuaires canadiennes.

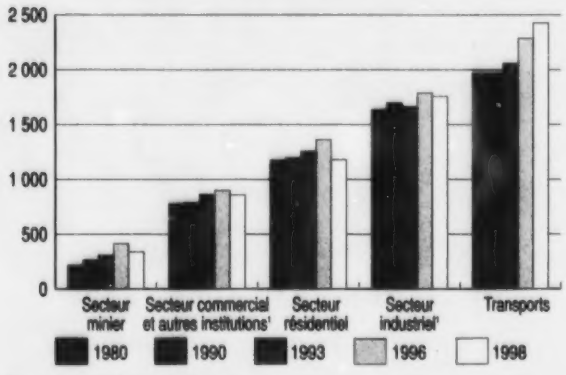
Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec l'Agence canadienne de l'évaluation environnementale pour introduire des changements aux réglements sur la liste d'étude approfondie reliée aux terminaux maritimes. Les réglements requièrent présentement qu'un terminal maritime conçu pour manutentionner 25 000 tonnes de port en lourd complète une évalution environnementale lorsque le terminal n'est pas situé sur des terres utilisées ou désignées suite à une consultation publique, pour de telles fins.

La « réglementation sur la liste d'inclusion » de la LCEE a aussi été amendée pour exiger une évaluation environnementale pour le traitement proposé des terres contaminées au Canada.

DEMANDE D'ÉNERGIE

Le secteur des transports est le principal utilisateur d'énergie au Canada. En 1998, ce secteur a consommé 2 426 pétajoules, soit le tiers environ de l'énergie totale (6 974). Il est suivi des secteurs manufacturier (1 757), résidentiel (1 181), commercial et institutionnel (858), minier (337), agricole (225), de l'administration publique (130), de la construction (48) et de la foresterie (12). La figure 5-3 indique l'énergie totale consommée de 1980 à 1998 par les cinq secteurs les plus énergivores de l'économie canadienne.

FIGURE 5-3 : L'ÉNERGIE TOTALE CONSOMMÉE PAR L'ÉCONOMIE CANADIENNE PAR SECTEUR – CINQ SECTEURS LES PLUS ÉNERGIVORES, 1980 - 1998

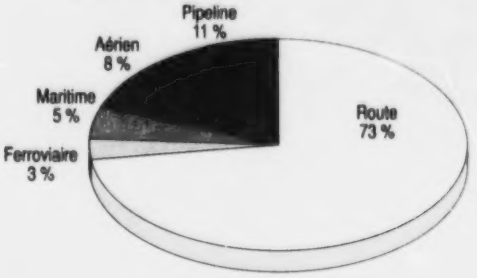


Note : 1 Activités de transport non comprises

Source : Transports Canada; Rapport trimestriel de Statistique Canada sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003

La figure 5-4 illustre, par mode, la consommation d'énergie dans le secteur des transports en 1998. Avec 73 % de la consommation totale, le transport routier est le mode le plus énergivore, suivi des modes de transport par pipeline, aérien, maritime et ferroviaire. La consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre sont étroitement liées: par exemple, la proportion d'émissions de gaz à effet de serre produites par le transport routier correspond à peu près à sa consommation d'énergie dans le secteur des transports.

FIGURE 5-4 : CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS PAR MODE, 1998



Source : Transports Canada; Rapport trimestriel de Statistique Canada sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003

Le tableau 5-6 illustre la consommation d'énergie dans le secteur des transports par type de carburant pour certaines années allant de 1980 à 1998. Dans le cas des carburants classiques, le taux d'utilisation de carburant diesel et de carburéacteur a augmenté, les moyens de transport aérien et ceux utilisant le diesel (c.-à-d. trains, autocars et pipelines) ayant connu une croissance supérieure par rapport au reste du secteur des transports. Le taux d'utilisation d'essence, surtout dans le secteur du transport privé, et de mazout léger et lourd dans le secteur maritime a diminué, faisant écho aux taux de croissance inférieurs dans ces secteurs. Il y a eu une augmentation du pourcentage de carburants de remplacement utilisés, plus particulièrement le gaz naturel.

TABLEAU 5-6 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU TRANSPORT PAR TYPE DE CARBURANT, 1980 – 1998

(pourcentage)

Carburant	*1980*	*1990*	*1993*	*1996*	*1998*
Essence	63,7	56,5	55,4	51,8	51,4
Diesel	18,9	23,7	22,7	24,5	25,2
Carburéacteur	7,7	7,9	6,9	8,3	8,3
Mazout léger et lourd	5,2	3,0	2,7	2,4	3,0
Gaz naturel	4,0	6,9	10,0	10,9	10,2
Gaz naturel liquéfié	0,1	1,3	1,6	1,5	1,1
Électricité primaire	0,4	0,6	0,6	0,6	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Transports Canada; Rapport trimestriel de Statistique Canada sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada, Cat. 57-003

PRÉPARER L'AVENIR

Les gouvernements du Canada, l'industrie et les intervenants poursuivront leur action concertée pour relever les défis environnementaux reliés aux transports. Ils ont pour objectif de favoriser le transport durable en s'assurant que les considérations environnementales, économiques et sociales sont intégrées aux décisions touchant l'activité de transport. Les partenariats et des voies de communications ouvertes seront essentiels à l'atteinte de cet objectif.

TRANSPORTS ET ÉCONOMIES RÉGIONALES

6

En 1998, l'accroissement de l'importance des transports dans les provinces et les territoires a surtout été marqué en Ontario, où les services de camionnage ont largement contribué à la croissance économique. Sur le plan du transport global, les quatre provinces qui viennent en tête se classent dans le même ordre que leurs économies provinciales.

Chaque mode de transport – route, marine, rail et air – apporte sa propre contribution à l'économie des diverses provinces et des territoires. Ce chapitre examine le rôle que les transports régionaux ont joué en tant qu'élément essentiel contribuant à l'économie du pays.

L'importance du transport dans le contexte régional peut s'évaluer de plusieurs manières, notamment selon les facteurs suivants :

- l'importance du transport dans les économies régionales
- l'importance du transport régional dans le transport et l'économie du pays.

La première perspective a été retenue dans les deux rapports annuels précédents. Le rapport de cette année présente l'importance relative du transport provincial dans le contexte national. Cette approche permet de rendre compte du poids économique relatif des provinces, une perspective importante au Canada, vu la grande disparité de taille qui caractérise nos provinces et nos territoires.[1]

L'industrie des transports recouvre toutes les activités de transport commercial, à savoir le transport de marchandises aussi bien que le transport de voyageurs contre rémunération. Trois indicateurs permettent de mesurer l'importance relative du transport régional :

- la valeur ajoutée[2] des industries régionales des transports
- l'emploi dans les industries régionales des transports
- les dépenses en biens et services liés au transport.

Les indicateurs de la valeur ajoutée et de l'emploi mesurent l'offre ou la production des transports. L'indicateur des dépenses liées aux transports mesure la demande de transport dans un contexte plus large; c'est-à-dire qu'il comprend les dépenses des ménages et les investissements publics et privés,[3] ainsi que les autres dépenses publiques liées aux transports.[4]

L'OFFRE DE TRANSPORT

STRUCTURE DES ÉCONOMIES PROVINCIALES

L'importance du transport provincial dans l'économie nationale est liée à la taille et à la structure des économies provinciales. La production de produits primaires et les particularités géographiques de chaque province revêtent également une importance déterminante. La figure 6-1 montre la taille et la structure économique de chaque province par rapport à l'économie nationale. Les activités économiques du Canada sont concentrées en majeure partie dans quatre provinces, dont l'Ontario qui représente 41 % du produit intérieur brut (PIB) national, suivi du Québec avec 21 %, et la Colombie-Britannique et l'Alberta avec 12 % chacune. Les autres provinces ne dépassent pas 4 % du PIB du Canada.

La structure économique de l'Ontario est dominée par le secteur de la fabrication et de la construction (50 %) , et la production de produits primaires y occupe une place d'une

1 Dans ce chapitre, par « territoires » on entend l'ensemble des territoires du Yukon, du Nord-Ouest et du Nunavut.

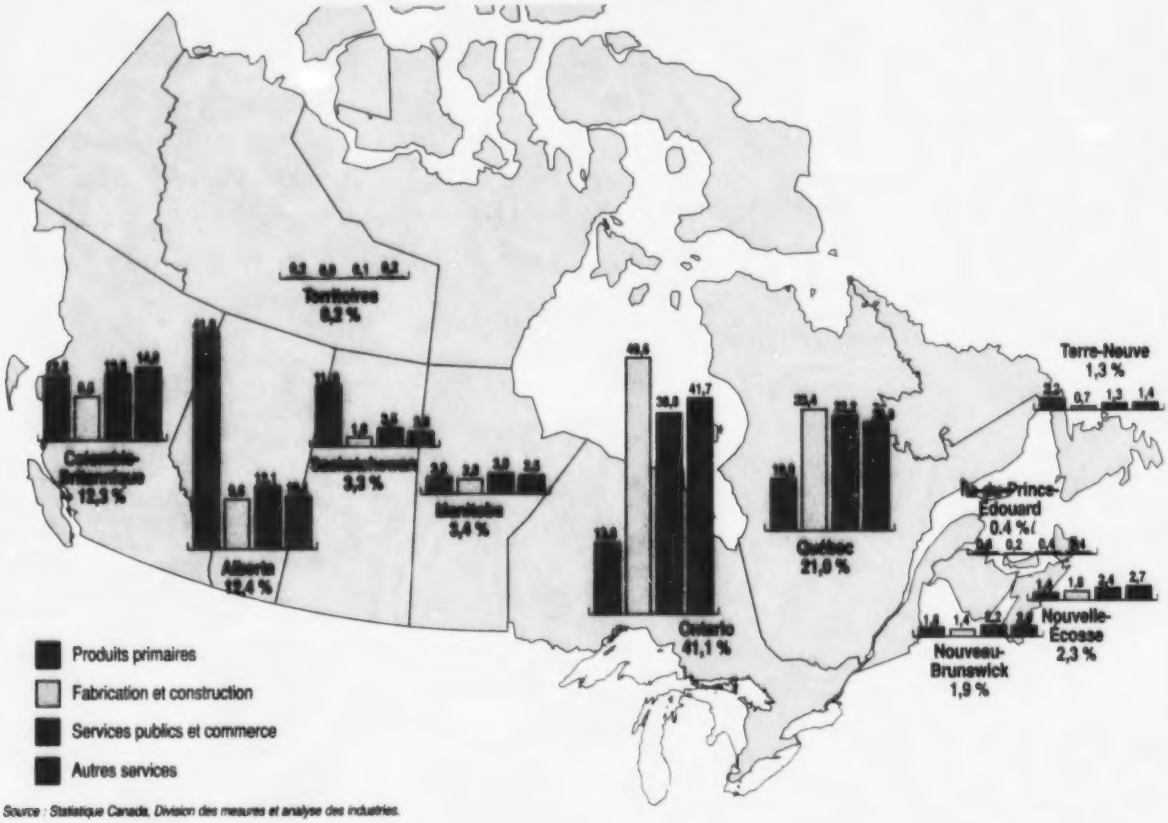
2 La valeur ajoutée s'entend des paiements comme les salaires et les profits affectés à la main-d'oeuvre et au capital et destinés à la production dans l'ensemble de l'économie provinciale. Étant donné que la valeur ajoutée est déterminée d'après les paiements en question, l'importance du transport dans l'économie d'une province est déterminée par l'emplacement des travailleurs et le capital utilisé par les transporteurs commerciaux.

3 Qu'il soit réalisé par une entreprise ou une administration, un « investissement dans les transports » peut être destiné à la construction de nouvelles infrastructures ou à l'achat de machinerie et de matériel nouveaux. Cet investissement ne comprend pas les dépenses en réparation et entretien, car elles se rattachent à l'infrastructure, à la machinerie et au matériel déjà en place.

4 Les dépenses publiques s'entendent des dépenses des administrations affectées aux transports, à l'exclusion des investissements, et dont la principale composante est l'entretien des routes. Elles constituent la composante finale de la comptabilité économique traditionnelle en ce qui a trait à la demande intérieure finale, définie comme la consommation + les investissements + les dépenses publiques.

FIGURE 6-1 : ÉCONOMIES PROVINCIALES EN TANT QUE POURCENTAGE DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE, 1998

(selon la valeur ajoutée en millions de dollars de 1992)



Source : Statistique Canada, Division des mesures et analyse des industries.

faiblesse disproportionnée, ce qui est également le cas au Québec. Avec 42 %, l'Alberta est la province qui contribue le plus largement au secteur des produits primaires.

Sur le plan de la croissance économique, l'Ontario, suivi du Québec, a été le principal moteur de la croissance nationale, du fait principalement du fort accroissement des exportations de biens manufacturés vers les États-Unis. L'Alberta a connu une croissance plus lente, à cause de la faiblesse des prix des produits, alors que la croissance de la Colombie-Britannique a été relativement stagnante à la suite de la crise asiatique. Terre-Neuve a affiché la plus forte croissance parmi les petites provinces, après le parachèvement du projet Hibernia en 1998. Et la Saskatchewan a accusé la croissance la plus faible, du fait de la crise asiatique et de la faiblesse des prix des produits. Le tableau 6-1 rend compte de la croissance annuelle comparative des économies provinciales en 1997-1998.

En ce qui concerne le commerce national, l'Ontario prédomine, notamment dans le secteur des exportations. Comme le montre la figure 6-2, parmi les grandes provinces, seules l'Ontario et l'Alberta ont enregistré un excédent de leur balance commerciale en 1998, Terre-Neuve ayant été la seule parmi les petites provinces à afficher un excédent commercial.

TABLEAU 6-1 : CROISSANCE ANNUELLE DES ÉCONOMIES PROVINCIALES, PRODUIT INTÉRIEUR BRUT RÉEL EN 1998

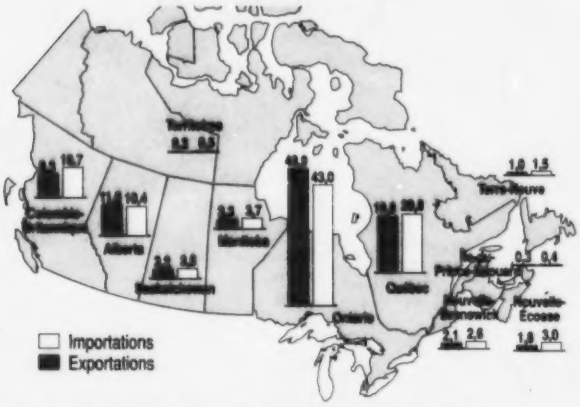
(en millions de dollars de 1992)

	(Pourcentage)				
Province/ territoire	*Produits primaires*	*Fabrication et construction*	*Services publics et commerce*	*Autres services*	*Total*
Canada	0,7	2,9	3,7	2,7	2,9
Terre-Neuve	58,0	9,2	2,6	1,1	6,7
Île-du-Prince-Édouard	(2,6)	2,0	4,7	1,3	1,9
Nouvelle-Écosse	(1,9)	4,7	4,0	1,4	2,4
Nouveau-Brunswick	(3,2)	0,9	6,1	2,6	2,9
Québec	3,7	4,8	3,2	1,4	2,8
Ontario	2,0	4,1	5,6	3,4	4,0
Manitoba	7,8	7,1	2,1	2,7	3,6
Saskatchewan	(1,8)	(5,9)	1,4	4,0	0,7
Alberta	(1,7)	(1,0)	3,7	5,1	2,2
Colombie-Britannique	1,3	(3,9)	0,2	1,5	0,3
Territoires	(9,3)	(13,8)	(3,3)	4,9	0,3

Source : Statistique Canada, Division des mesures et analyse des industries.

FIGURE 6-2 : EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS PROVINCIALES EN TANT QUE POURCENTAGE DU TOTAL NATIONAL 1998

(en millions de dollars de 1992)



Source : Statistique Canada, Cat. 13-213-ppb, Comptes économiques provinciaux, 1998.

La Colombie-Britannique a accusé un important déficit, qui s'explique par la faiblesse de la demande de produits primaires sur les marchés asiatiques.

Le tableau 6-2 révèle que l'Ontario a connu une croissance supérieure à celles des autres provinces et des territoires en 1997-1998. La croissance de l'Alberta, et surtout celle de la Colombie-Britannique, ont été plus lentes. Parmi les provinces plus petites, c'est Terre-Neuve qui a affiché la plus forte croissance de ses exportations, encore une fois à cause du projet Hibernia. Les exportations ont progressé davantage que les importations au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et dans les territoires.

TABLEAU 6-2 : CROISSANCE ANNUELLE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS EN 1998

(en millions de dollars de 1992)

Province/territoire	*Exportations (%)*	*Importations (%)*
Canada	7,1	5,5
Terre-Neuve	17,9	3,0
Île-du-Prince-Édouard	7,7	(5,6)
Nouvelle-Écosse	7,4	10,5
Nouveau-Brunswick	4,2	5,3
Québec	7,0	7,1
Ontario	8,9	6,4
Manitoba	7,4	4,3
Saskatchewan	0,7	0,0
Alberta	5,8	4,6
Colombie-Britannique	2,6	1,6
Territoires	0,0	4,5

Source : Statistique Canada, Cat. 13-213-ppb, Comptes économiques provinciaux, 1998.

LES INDUSTRIES DES TRANSPORTS PROVINCIALES

La figure 6-3 indique l'importance des industries des transports de chaque province en tant que pourcentage du transport national global. Si l'on considère le transport global, les quatre provinces qui se classent en tête — l'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta — sont également les premières provinces sur le plan de la taille relative de leurs économies provinciales. L'Ontario est la seule province dont la part dans les activités de transport du Canada (33 %) est moindre que sa part dans l'ensemble des activités économiques (41 %). Ce fait peut s'expliquer par la proximité de ses principaux marchés (y compris les grands marchés américains), le peu de place qu'occupent les produits primaires dans son économie et la plus forte densité de sa population.

La Colombie-Britannique, au contraire, affiche une plus grande part de la totalité des activités de transport. Ses industries des transports représentent 16,4 % du total national, alors que son produit intérieur brut provincial (PIBP) s'élève à 12,3 % du PIB national. Deux facteurs peuvent expliquer ce fait, soit sa position en tant que plaque tournante pour le transport vers les pays côtiers du Pacifique, et sa topographie unique et accidentée. À la fois l'Alberta[5] et le Québec affichent des parts qui correspondent à la taille de leurs économies respectives. Toutes les petites provinces se caractérisent par des parts des activités de transport supérieures à leur PIBP, cette supériorité étant particulièrement marquée dans le cas du Manitoba, et un peu moins dans celui du Nouveau-Brunswick. Chacune de ces provinces sert de base aux activités de transport régional de l'Ouest et de l'Est du pays en direction et en provenance du centre du Canada, respectivement.

Les chiffres qui se rapportent au camionnage provincial, en tant que proportion du camionnage national, correspondent à la répartition de la totalité des industries des transports. Font exception la Colombie-Britannique, avec 11,1 %, cette part moins élevée du camionnage étant sans doute attribuable au terrain montagneux, et l'Alberta, avec 16,1 %, la part plus élevée du camionnage compensant probablement l'absence de transport maritime.

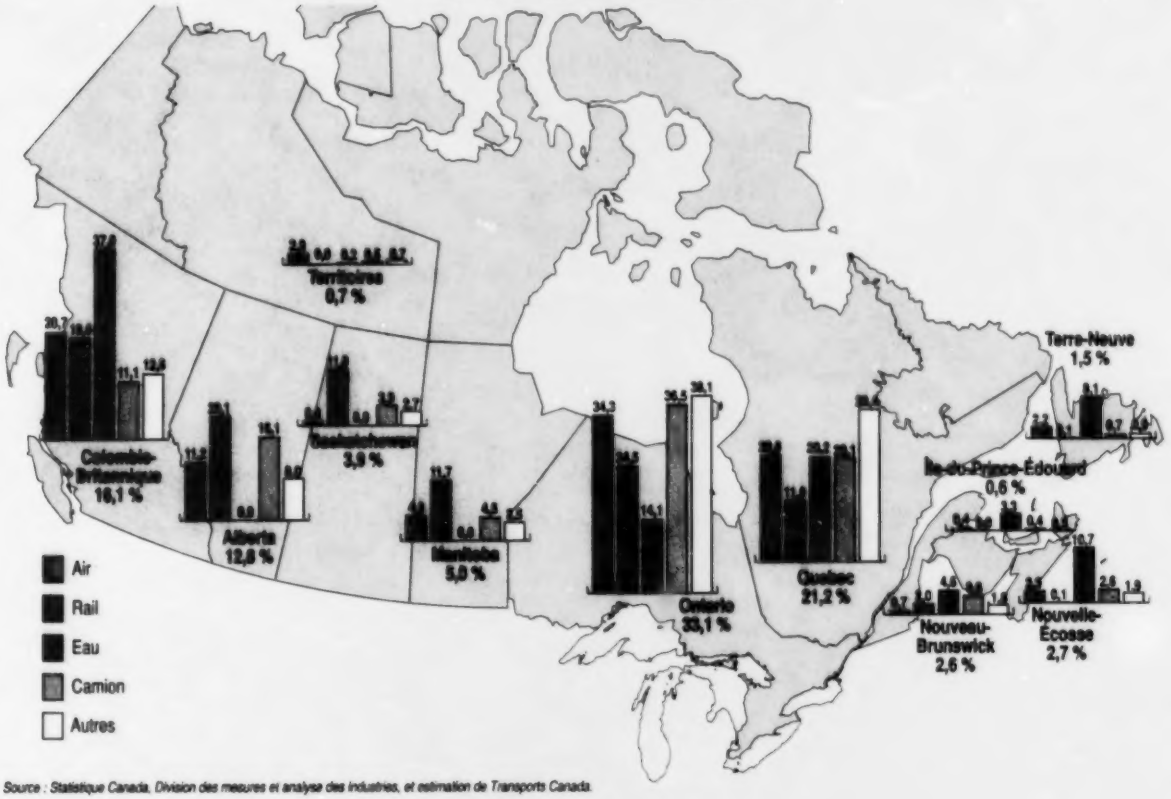
L'Ontario s'approprie la plus grande part provinciale dans le transport ferroviaire national, suivie des provinces de l'Ouest et du Québec. Le Manitoba et la Saskatchewan ont des parts légèrement moindres. Cette répartition est attribuable à l'importance de la production de produits primaires (p. ex. le blé et le charbon) dans l'Ouest du Canada, à une population plus dispersée et à l'absence d'accès direct à la mer dans les provinces des Prairies.

La répartition du transport maritime s'explique moins par l'importance économique des provinces, que par leur accès à la mer. En conséquence, la plus grande part du transport par

5 La part des transporteurs commerciaux dans l'économie de l'Alberta en particulier, mais aussi dans celle de la Saskatchewan, ne donne qu'une très faible indication de l'importance du transport pour ces provinces, car leurs principaux et plus précieux produits primaires (hydrocarbures et gaz naturel) sont habituellement transportés par des productoducs. Transports Canada ne considère pas actuellement ces derniers comme un mode de transport, mais le fera en l'an 2000, par suite de l'adoption du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

FIGURE 6-3 : INDUSTRIES DES TRANSPORTS PROVINCIALES EN TANT QUE POURCENTAGE DES INDUSTRIES DES TRANSPORTS NATIONALES, 1998

(valeur ajoutée en millions de dollars de 1992)



Source : Statistique Canada, Division des mesures et analyse des industries, et estimation de Transports Canada

eau revient à la Colombie-Britannique, soit 37 %, suivie de l'Ontario, du Québec et de la Nouvelle-Écosse, où l'on retrouve les principaux ports. Comme on peut s'y attendre, les provinces insulaires de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard affichent également des parts relativement importantes du transport maritime.

Pour le transport aérien, c'est l'Ontario qui vient en tête de l'ensemble des provinces. La part de la Colombie-Britannique dépasse légèrement celle du Québec, et celle de l'Alberta correspond au rang de son économie provinciale. La position de la Colombie-Britannique, encore une fois, s'explique par son terrain accidenté, de même que par sa fonction de plaque tournante pour les pays côtiers du Pacifique. Dans les petites provinces, la part relativement plus élevée du transport aérien de Terre-Neuve et des territoires est largement imputable à leur isolement géographique.

Le volume d'activités des autres transports enregistré dans les provinces correspond en gros à l'ensemble de leurs activités économiques. Les différences des politiques appliquées en matière de transport public expliquent sans doute les pourcentages légèrement plus élevés du Québec et de la Colombie-Britannique, et légèrement plus faible en Alberta.

CROISSANCE DU TRANSPORT PROVINCIAL

Le tableau 6-3 met en relief la croissance annuelle des industries des transports provinciales pour 1997-1998, selon les modes, c.à-d. air, rail, marine, camionnage et « autres ». La croissance des industries des transports dans les provinces est surtout marquée en Ontario, où les services de camionnage

TABLEAU 6-3 : CROISSANCE ANNUELLE DES INDUSTRIES DES TRANSPORTS PROVINCIALES EN 1998

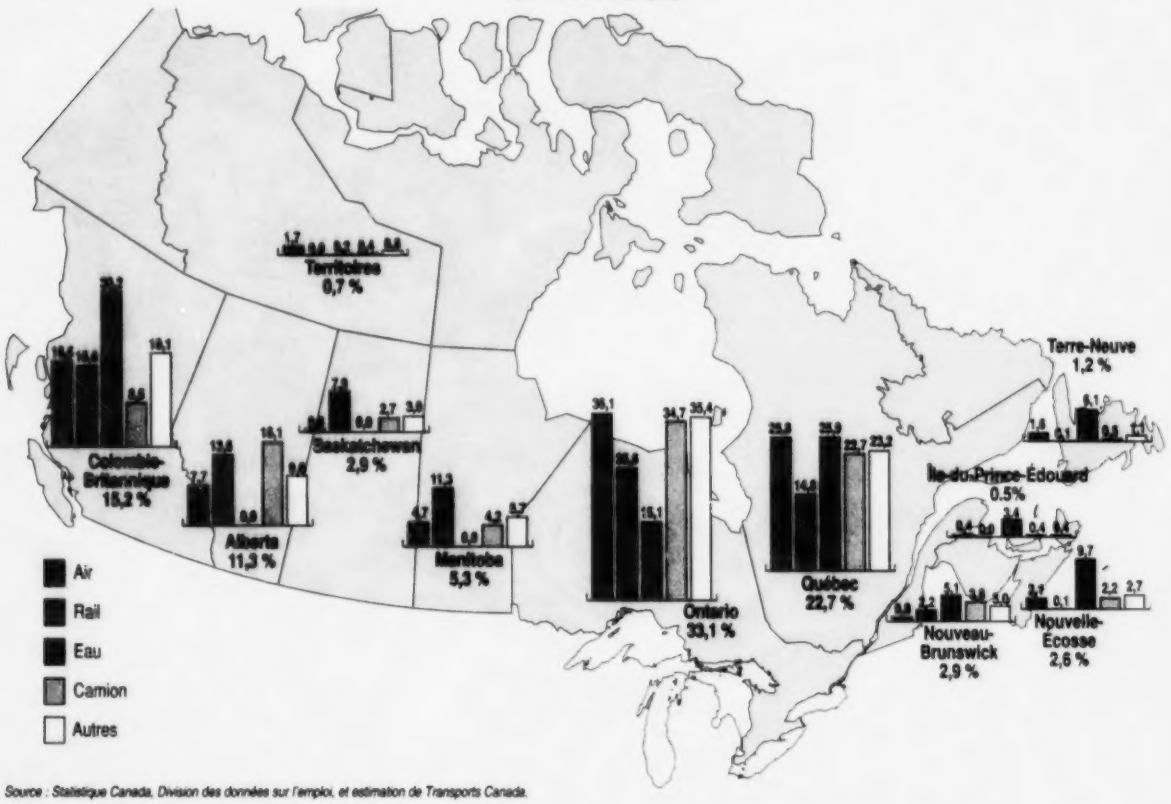
(valeur ajoutée en millions de 1992)

	(Pourcentage)						
Province/Territoire	*Total*	*Air*	*Rail*	*Eau*	*Camion*	*Autres*	*PIB*
Canada	1,8	3,5	(2,6)	1,4	4,5	(0,5)	2,9
Terre-Neuve	3,1	1,8	(14,3)	12,0	(7,3)	(1,8)	6,7
Île-du-Prince-Édouard	3,4	3,5	0,0	(4,9)	21,7	(1,7)	1,9
Nouvelle-Écosse	4,6	(3,1)	(68,4)	17,1	3,7	(1,2)	2,4
Nouveau-Brunswick	(2,7)	5,2	(1,8)	(4,0)	(3,4)	(1,9)	2,9
Québec	1,2	6,8	4,6	(1,9)	1,8	(1,6)	2,8
Ontario	4,2	4,3	(3,2)	3,9	8,8	0,5	4,0
Manitoba	(1,1)	7,0	(2,3)	0,0	(3,3)	(0,1)	3,6
Saskatchewan	1,3	3,5	(1,6)	0,0	5,3	(1,1)	0,7
Alberta	3,0	9,2	(5,2)	0,0	7,6	(2,5)	2,2
Colombie-Britannique	(1,4)	(2,7)	(2,7)	(1,8)	(0,5)	0,6	0,3
Territoires	(8,3)	3,5	0,0	(62,7)	(15,6)	(0,8)	0,3

Source : Statistique Canada, Division des mesures et analyse des industries, et estimation de Transports Canada

FIGURE 6-4 : EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS PROVINCIALE EN TANT QUE POURCENTAGE DU TRANSPORT NATIONAL GLOBAL, 1998

(en milliers d'employés)



Source : Statistique Canada, Division des données sur l'emploi, et estimation de Transports Canada.

ont largement contribué à la croissance économique. Dans les autres grandes provinces, la croissance des transports est demeurée inférieure aux taux de croissance économique. Les provinces de la Colombie-Britannique, du Manitoba et du Nouveau-Brunswick ont toutes accusé une nette régression.

Les activités de camionnage ont fortement progressé grâce aux exportations, surtout en Ontario (8,8 %) et en Alberta (7,8 %). À l'Île-du-Prince-Édouard, le camionnage a connu une croissance rapide depuis la construction du pont qui relie l'île au continent. Par contre il a diminué en Colombie-Britannique, ainsi que dans les territoires et à Terre-Neuve, où la régression a été importante.

Du fait de la faiblesse des cours mondiaux des produits, le transport par rail a accusé une baisse dans toutes les provinces, sauf au Québec.

Le transport maritime a enregistré une croissance négative en Colombie-Britannique et au Québec, et une croissance positive en Ontario. La forte croissance observée à la fois en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve s'explique par l'augmentation des importations passant par la Nouvelle-Écosse et les champs pétrolifères d'Hibernia à Terre-Neuve.

La transport aérien de passagers a connu une croissance relativement forte, notamment en Alberta et au Québec. Seules la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse ont enregistré des baisses. Les autres activités de transport ont soit stagné, soit régressé dans toutes le provinces. L'Alberta a accusé une baisse particulièrement importante, probablement imputable à une diminution des transports en commun.

L'EMPLOI DANS LES INDUSTRIES DES TRANSPORTS

Les indicateurs de l'emploi provincial dans les industries des transports, pour 1998, suivent à peu près les mêmes tendances que celles des indicateurs de la valeur ajoutée. La figure 6-4 indique que les quatre plus grandes provinces se classent selon la taille de leurs économies. Le pourcentage attribuable à l'Ontario est un peu inférieur à ce que l'on pourrait attendre compte tenu de son économie provinciale, tandis que celui de la Colombie-Britannique se classe légèrement au-dessus de la part de son PIBP.

TABLE 6-4 : CROISSANCE ANNUELLE DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS PROVINCIALE EN 1998

(en milliers d'employés)

	(Pourcentage)					
Province/Territoire	*Transport*	*Air*	*Rail*	*Eau*	*Camion*	*Autres*
Terre-Neuve	8,0	8,2	(14,5)	12,6	(11,1)	(0,5)
Île-du-Prince-Édouard	13,6	11,2	0,0	(3,4)	18,0	0,9
Nouvelle-Écosse	(2,5)	(5,7)	(71,2)	7,8	(8,9)	(8,2)
Nouveau-Brunswick	0,0	13,6	(0,5	(2,0)	(5,8)	1,0
Québec	1,1	33,9	2,9	16,3	(2,0)	(0,3)
Ontario	2,6	15,4	(4,4)	8,7	4,9	2,0
Manitoba	(2,8)	12,5	(3,7)	0,0	(8,3)	0,6
Saskatchewan	0,8	10,9	(1,1)	0,0	1,9	1,4
Alberta	0,4	(1,6)	(7,5)	0,0	5,1	(3,9)
Colombie-Britannique	(2,4)	0,0	(6,3)	(4,6)	(7,7)	(1,1)
Territoires	23,1	43,6	0,0	(51,0)	5,7	32,4
Canada	2,4	11,6	(2,0)	0,0	1,3	2,6

Source : Statistique Canada, Division des données sur l'emploi, et estimation de Transports Canada.

La répartition par mode suit également la tendance des parts relatives établies en fonction des indicateurs de la valeur ajoutée, à quelques exceptions près. Ainsi on constate des chiffres relativement plus élevés dans le domaine de l'emploi au Québec pour certains modes (air, rail et eau), et des parts relativement plus faibles en Saskatchewan pour le rail et le camionnage.

CROISSANCE DE L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS PROVINCIAUX

La croissance de l'emploi dans les transports suit la même tendance que la croissance de la valeur ajoutée des industries des transports illustrée au tableau 6-4. L'Ontario affiche la plus forte croissance, soit 2,6 %, suivie par le Québec et l'Alberta, tandis que la Colombie-Britannique accuse une baisse. Dans les petites provinces, les emplois liés au transport ont fortement progressé à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, alors qu'ils ont diminué en Nouvelle-Écosse et au Manitoba.

Plus précisément, les emplois liés au camionnage ont connu une forte croissance en Ontario et en Alberta, mais diminué en Colombie-Britannique. Les emplois liés au transport par rail ont diminué dans toutes les provinces sauf au Québec. Les emplois liés au transport maritime ont fortement progressé au Québec et en Ontario, se sont bien maintenus à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse, par contre ils ont diminué en Colombie-Britannique, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. La croissance de l'emploi dans le secteur aérien a été forte dans toutes les provinces sauf en Alberta, en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse. Les emplois dans les autres secteurs du transport ont fortement progressé dans les territoires, alors qu'ils n'ont progressé que faiblement ou diminué dans toutes les provinces.

LA DEMANDE DE TRANSPORTS

DÉPENSES EN TRANSPORT

La présente section examine la demande de transport en se fondant sur le troisième indicateur de l'importance relative du transport régional : les dépenses consacrées aux biens et services liés au transport. Ces dépenses incluent :

- les dépenses privées liées au transport (p. ex. les voitures)
- les investissements des entreprises et des administrations liés au transport (p. ex. les camions et les routes)
- les dépenses publiques en transport (p. ex. l'entretien des routes).

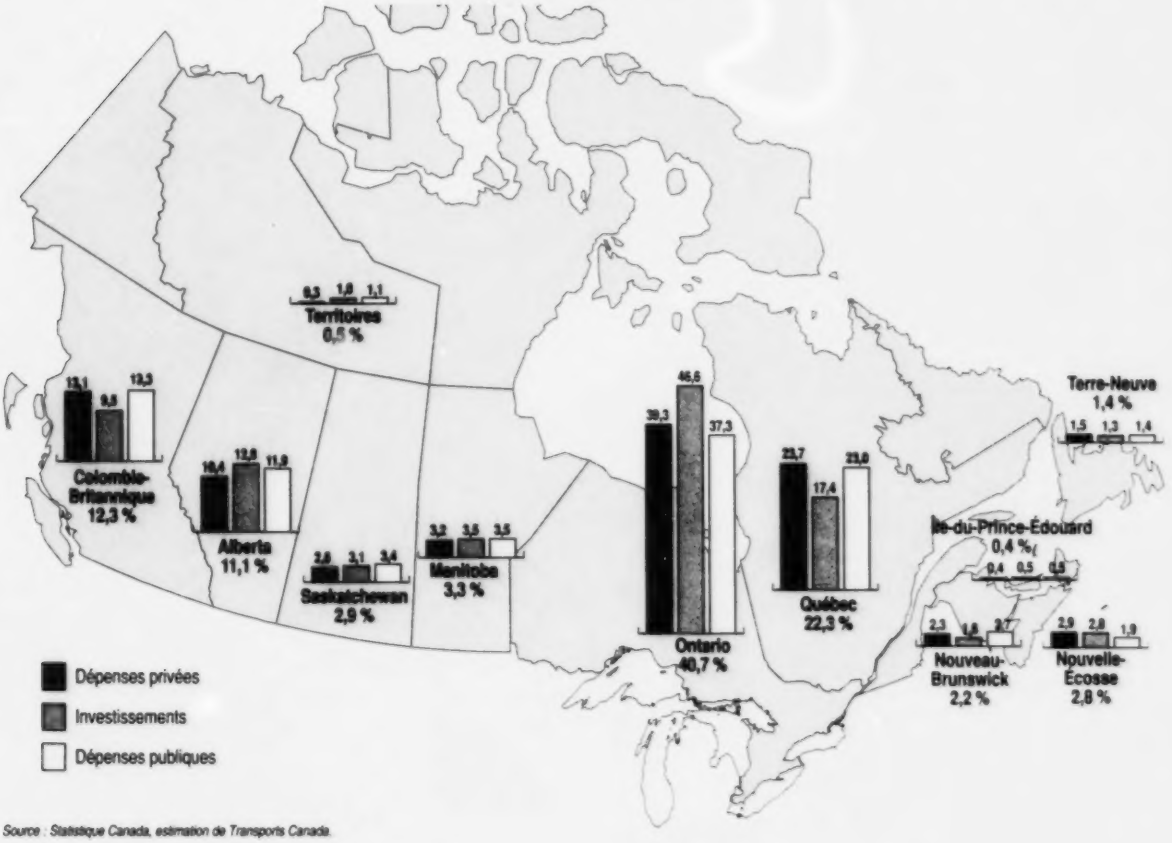
La figure 6-5 offre une ventilation des dépenses nationales globales. L'Ontario, avec 40,7 % du total, représente la plus grande part de la demande de transport nationale, soit une proportion équivalente en gros à la taille de son économie. Les autres grandes provinces se classent à peu près selon la taille de leurs économies provinciales, la Colombie-Britannique ayant une part du transport légèrement supérieure à ce que la taille de son économie pourrait suggérer, soit 12,3 % alors que la proportion de son économie est de 11,3 %. Les parts du transport global attribuables aux petites provinces sont relativement proches des parts relatives de leurs économies provinciales. Les dépenses privées liées au transport représentant environ les deux tiers de la demande liée au transport, la répartition provinciale correspond assez bien à la demande de transport globale. L'annexe 6-1 donne davantage de précisions sur les dépenses privées.

Les investissements dans le secteur des transports sont largement le fait de l'Ontario. La part des investissements globaux dans les transports qui revient à l'Ontario est de 46,6 %, soit plus que la part de l'économie de la province dans le PIB du Canada. Viennent ensuite les autres grandes provinces, dans un ordre qui correspond grossièrement à la taille de leurs économies, les investissements dans les transports en Colombie-Britannique et au Québec étant inférieurs à leurs parts de PIBP. Pour ce qui est des petites provinces, la part de la Nouvelle-Écosse en 1998 est légèrement plus élevée que ce que l'on aurait pu prévoir compte tenu de la taille relative de l'économie de la province; tandis que la part du Nouveau Brunswick est légèrement plus faible. L'annexe 6-2 donne davantage de détails sur les investissements provinciaux.

Lorsqu'on les classe en fonction de leurs parts relatives dans l'ensemble des investissements nationaux, les dépenses publiques consacrées aux transports (pour l'entretien des routes principalement) correspondent d'assez près à la taille relative des économies des provinces. L'Ontario, avec une part de 37,3 %, a un niveau relativement faible par rapport à la taille de son économie, tout comme l'Alberta, alors que la Colombie-Britannique a une part relativement plus élevée. Les petites provinces se classent également dans un ordre qui reflète en gros la taille de leurs économies provinciales. Seule

FIGURE 6-5 : DÉPENSES PROVINCIALES EN TRANSPORT EN TANT QUE POURCENTAGE DU TOTAL NATIONAL, 1998

(en millions de dollars de 1992)



Source : Statistique Canada, estimation de Transports Canada.

la Nouvelle-Écosse affiche une part des dépenses publiques globales dans les transports plus élevée. On trouve davantage de détails sur les dépenses publiques au chapitre 3.

CROISSANCE DES DÉPENSES PROVINCIALES EN TRANSPORT

En ce qui concerne la croissance des dépenses globales en transport, la croissance nationale a largement été imputable à l'Ontario et à l'Alberta, comme l'indique le tableau 6-5. Chez ces deux provinces, leur croissance s'explique principalement par les dépenses en investissement. Au Québec, les dépenses en transport n'ont pas changé malgré une baisse dans les dépenses gouvernementales et en investissement. En Colombie-Britannique, la croissance a été négative en raison d'une diminution des dépenses privées en transport.

Dans les petites provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, du Manitoba et de la Saskatchewan, la croissance des dépenses liées au transport a été relativement faible. À l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau Brunswick, des baisses ont été observées en raison des diminutions dans les dépenses gouvernementales en transport et dans les dépenses d'investissement.

TABLEAU 6-5 : CROISSANCE ANNUELLE DES DÉPENSES PROVINCIALES LIÉES AU TRANSPORT EN 1998

(en millions de dollars de 1992)

	(Pourcentage)			
Province/Territoire	*Dépenses privées*	*Investissement*	*Dépenses publiques*	*Total*
Canada	2,6	7,6	(2,7)	3,1
Terre-Neuve	3,7	(5,5)	1,5	1,6
Île-du-Prince-Édouard	1,6	(20,0)	(4,1)	(5,6)
Nouvelle-Écosse	4,2	(10,1)	(18,9)	(1,1)
Nouveau-Brunswick	4,4	(29,5)	(9,4)	(4,6)
Québec	2,6	(7,7)	(4,7)	0,0
Ontario	5,2	16,2	(3,6)	6,8
Manitoba	(0,9)	19,2	(6,2)	2,4
Saskatchewan	(2,9)	23,0	(4,4)	1,8
Alberta	1,9	37,5	1,7	8,9
Colombie-Britannique	(2,7)	(13,0)	9,0	(3,5)
Territoires	(3,4)	0,9	(8,0)	(2,7)

Source : Statistique Canada, estimation de Transports Canada.

ANNEXE 6-1 : DÉPENSES PROVINCIALES EN TRANSPORT

ANNEXE 6-1a : DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT PAR PROVINCE, EN TANT QUE POURCENTAGE DU TOTAL NATIONAL, 1998

	(Pourcentage)									
	Dépenses Privées (1)	*Véhicules neufs et usagés*	*Dépenses de réparation et d'entretien*	*Carburant et Lubrifiants*	*Transport payant*	*Investissements (2)*	*Infrastructure*	*Machinerie et matériel*	*Dépenses publiques (3)*	*Dépenses totales (1+2+3)*
Terre-Neuve	1,5	1,4	1,3	1,9	1,2	1,3	2,8	0,7	1,4	1,4
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,3	0,4	0,6	0,2	0,5	1,6	0,1	0,5	0,4
Nouvelle-Écosse	2,9	2,8	2,4	3,8	2,4	2,8	3,0	2,8	1,9	2,8
Nouveau-Brunswick	2,3	2,6	2,1	2,9	1,1	1,6	4,4	0,5	2,7	2,2
Québec	23,7	24,4	26,1	23,3	18,6	17,4	21,3	15,8	23,0	22,3
Ontario	39,3	40,5	38,4	36,9	40,9	46,6	32,5	52,4	37,3	40,7
Manitoba	3,2	3,1	3,1	3,2	3,2	3,5	4,0	3,2	3,5	3,3
Saskatchewan	2,8	2,7	3,0	3,4	1,9	3,1	2,4	3,4	3,4	2,9
Alberta	10,4	11,2	9,2	10,4	10,1	12,8	8,9	14,4	11,9	11,1
Colombie-Britannique	13,1	10,7	13,5	13,2	19,1	9,5	15,8	6,9	13,3	12,3
Territoires	0,3	0,2	0,3	0,2	0,9	1,0	3,3	0,0	1,1	0,5

Source : Statistique Canada, Estimation de Transports Canada.

ANNEXE 6-1b : CROISSANCE ANNUELLE DES DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT PAR PROVINCE EN 1998

	(Pourcentage)									
	Dépenses Privées (1)	*Véhicules neufs et usagés*	*Dépenses de réparation et d'entretien*	*Carburant et Lubrifiants*	*Transport payant*	*Investissements (2)*	*Infrastructure*	*Machinerie et matériel*	*Dépenses publiques (3)*	*Dépenses totales (1+2+3)*
Canada	2,6	3,0	1,5	3,6	2,0	7,6	2,4	9,9	(2,7)	3,1
Terre-Neuve	3,7	8,3	0,4	0,7	2,5	(5,5)	27,5	(34,4)	1,5	1,6
Île-du-Prince-Édouard	1,6	2,2	0,7	2,8	(2,9)	(20,0)	(15,2)	(52,8)	(4,1)	(5,6)
Nouvelle-Écosse	4,2	8,5	0,5	2,3	1,7	(10,1)	(10,6)	(9,8)	(18,9)	(1,1)
Nouveau-Brunswick	4,4	8,3	3,9	0,0	0,5	(29,5)	(20,0)	(51,8)	(9,4)	(4,6)
Québec	2,6	3,4	1,2	3,0	2,6	(7,7)	5,2	(13,7)	(4,7)	0,0
Ontario	5,2	7,8	2,7	4,4	3,2	16,2	(5,7)	23,6	(3,6)	6,8
Manitoba	(0,9)	(2,9)	(0,9)	1,9	0,9	19,2	18,9	19,3	(6,2)	2,4
Saskatchewan	(2,9)	(8,2)	(2,0)	2,8	3,6	23,0	(4,9)	34,9	(4,4)	1,8
Alberta	1,9	1,4	1,6	3,1	2,3	37,5	17,7	43,7	1,7	8,9
Colombie-Britannique	(2,7)	(9,6)	0,3	5,0	(1,5)	(13,0)	16,6	(30,0)	9,0	(3,5)
Territoires	(3,4)	(19,3)	(2,7)	0,3	7,5	0,9	9,2	(78,1)	(8,0)	(2,7)

Source : Statistique Canada, Estimation de Transports Canada.

ANNEXE 6-2 : INVESTISSEMENTS PROVINCIAUX LIÉS AU TRANSPORT

INVESTISSEMENTS PROVINCIAUX LIÉS AU TRANSPORT EN TANT QUE POURCENTAGE DE L'INVESTISSEMENT NATIONAL, 1997

Investissement en transport	*(Pourcentage)*										
	T.-N.	*Î.-P.-É.*	*N.-É.*	*N.-B.*	*QUÉ.*	*ONT.*	*MAN.*	*SASK.*	*ALB.*	*C.-B.*	*TERR.*
Entrepôts, terminaux de marchandises	1,7	1,3	7,2	4,7	16,9	30,1	4,7	2,6	14,1	16,3	0,3
Silos et terminaux à grain	0,0	0,0	x	0,2	x	x	0,0	x	x	x	x
Garages, entrepôts de matériel, ateliers	1,0	0,3	3,1	5,0	22,3	29,5	3,6	3,5	13,8	12,7	4,9
Ateliers ferroviaires, dépôts de locomotives	0,0	x	x	0,6	5,1	x	0,0	x	x	x	x
Hangars d'aéronefs	0,6	0,6	x	x	18,5	22,0	x	0,8	19,6	5,9	0,7
Gares et aérogares de voyageurs	1,0	0,7	2,0	0,5	33,1	33,6	2,1	1,9	6,3	17,5	x
Total construction de bâtiments	**1,1**	**0,7**	**3,6**	**3,4**	**21,7**	**28,4**	**3,2**	**2,6**	**11,8**	**13,5**	**x**
Construction technique maritime	23,9	0,9	3,6	4,6	11,5	31,1	8,8	0,7	2,2	11,7	1,1
Routes et rues	2,6	1,0	3,7	x	22,8	37,3	2,8	2,4	7,8	13,4	x
Pistes y compris balisage	x	0,4	0,4	0,3	x	40,5	x	x	8,7	x	5,4
Voies ferrées et plates-formes routières y compris la signalisation	0,1	0,0	0,8	1,1	x	39,3	7,7	5,4	11,9	21,9	x
Ponts, chevalets et viaducs	x	14,4	6,0	17,0	14,7	19,0	5,9	2,4	4,2	13,7	x
Tunnels	0,4	x	0,9	1,3	37,0	26,4	6,6	3,1	7,9	16,7	x
Autres Transports	0,0	1,9	5,8	x	63,5	9,6	x	x	3,8	x	0,0
Total construction technique	**3,8**	**1,9**	**3,5**	**5,6**	**20,5**	**35,6**	**3,9**	**2,5**	**7,5**	**14,0**	**1,0**
Conteneurs industriels	1,3	0,4	2,4	1,1	18,2	37,5	2,4	3,1	22,4	11,0	0,4
Automobiles	0,8	0,1	3,9	0,9	20,9	49,3	2,5	2,0	10,0	9,6	0,1
Autobus et autocars (tous types)	0,5	0,1	1,5	0,5	35,0	38,9	2,9	1,6	3,0	16,0	0,1
Camions, camionnettes et semi-remorques	1,0	0,3	2,4	1,4	16,2	42,9	4,2	5,2	16,3	9,8	0,5
Véhicules tout terrain	1,1	0,1	x	2,2	27,7	40,9	2,2	1,2	x	14,3	0,2
Locomotives, matériel roulant, tramways et métros	x	0,0	0,4	1,0	9,4	42,5	6,2	8,1	10,0	21,5	x
Navires et bateaux	x	0,4	4,1	3,1	20,3	22,2	1,2	0,4	x	31,0	0,3
Avions, hélicoptères et moteurs d'avions	1,6	0,3	x	1,6	23,7	43,0	2,6	2,0	11,6	10,5	x
Autre matériel de transport	1,8	0,0	2,6	1,3	27,4	23,8	9,9	0,4	25,6	7,1	0,0
Total matériel de transport	**1,1**	**0,1**	**3,4**	**1,1**	**20,1**	**46,6**	**3,0**	**3,3**	**11,0**	**10,8**	**0,1**
TOTAL TRANSPORT	**1,7**	**0,5**	**3,4**	**2,2**	**20,3**	**43,3**	**3,2**	**3,1**	**10,3**	**11,6**	**0,4**

Note : X signifie que des données confidentielles ont été supprimées.

Source : Statistique Canada, Cat. 61-223-xib, Dépenses en capital par type d'actif, 1997.

TRANSPORTS ET EMPLOI 7

La proportion d'employés du secteur des transports a accusé une légère diminution par rapport à la main-d'œuvre totale du Canada. Le camionnage demeure le plus important employeur, suivi du transport aérien.

En 1999, le Canada comptait une main-d'œuvre de 14,7 millions de personnes, soit 12 millions d'employés à temps plein et 2,7 millions à temps partiel. La contribution du secteur des transports à l'emploi total a été importante. Ainsi, avec une main-d'œuvre à temps plein de quelque 828 000 employés, les transports ont figuré pour 6,9 % de l'emploi à temps plein au Canada.

Ce chapitre traite de trois questions précises : la main-d'œuvre, c'est-à-dire le nombre total de personnes dont l'emploi est directement relié aux transports, le salaire annuel moyen que touchent les employés de ce secteur et, enfin, les relations de travail dans les transports.

Le rapport porte uniquement sur les emplois directement reliés au secteur des transports. Sont exclus les secteurs connexes comme la fabrication (véhicules, pièces de rechange, panneaux de signalisation, produits reliés aux transports), les services (motels, restaurants, remorquage, entretien du matériel, ventes d'automobiles et autres) et d'autres secteurs qui sont essentiellement tributaires des transports.

Comme il est mentionné tout au long du chapitre, le tableau est incomplet sur certains points, la raison principale étant la pénurie de données qui, si elles étaient plus détaillées, nous permettraient de mieux comprendre les emplois et les fonctions qui sont directement reliés au secteur des transports. L'actualité des données disponibles est une autre sérieuse lacune du fait qu'on ne dispose pas de données à jour et qu'on ne peut pas effectuer de comparaisons modales. Dans la plupart des cas, les données incertaines, c'est-à-dire les données estimatives, dérivées ou non vérifiables, n'ont pas été utilisées. Enfin, certains changements d'autorité, par suite de la commercialisation des ports, des aéroports et des services de la navigation aérienne et de la prolifération des chemins de fer secondaires, se sont traduits par des changements dans le type ou l'étendue des données, ce qui n'a pas été sans compliquer la tâche d'effectuer des comparaisons historiques.

MAIN-D'ŒUVRE

En 1999, le secteur des transports comptait une main-d'œuvre à temps plein d'environ 827 922 employés, ce qui représentait 6,9 % de l'emploi total à temps plein au Canada. Cela représente une légère baisse par rapport à 1998, alors que cette part était de 7 %. En 1997 et 1996, le secteur des transports a représenté 7 % et 7,1 %, respectivement, de l'emploi total alors qu'en 1995, on estime que 7,2 % des employés à temps plein œuvraient directement dans le secteur des transports.

Le présent rapport renferme les catégories suivantes d'emplois reliés au secteur des transports :

- services de transport
- infrastructure des transports
- services gouvernementaux reliés aux transports
- services connexes.

En 1999, le services de transport ont figuré pour 614 451 emplois, estime-t-on, soit 74,2 % de la main-d'œuvre à temps plein directement reliée aux transports. Les services connexes, comme le pilotage maritime et les voyagistes, ont représenté 94 600 emplois (11,4 %) et les emplois reliés à la mise au point et à l'entretien de l'infrastructure, 85 600 emplois (10,4 %). Au sein des administrations fédérale et provinciales, les emplois reliés aux transports ont représenté le reste des postes (soit 4 %).

Dans la mesure où ce chapitre traite uniquement des emplois à temps plein directement reliés à tout secteur de l'industrie, c'est l'industrie du camionnage qui représente l'employeur le plus important dans le secteur des transports, avec 36,5 % de tous les postes. Le transport aérien suit, avec 14,2 %.

Au tableau 7-1 figure une comparaison de l'emploi, par catégorie, au sein de l'industrie des transports.

TABLEAU 7-1 : EMPLOI DANS LES TRANSPORTS PAR CATÉGORIE

(en milliers d'employés)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999e
Services de transport						
Transport aérien[1]	68,2	60,9	61,5	70,2	78,2	84,1
Transport maritime[2]	30,0	32,0	29,5	26,7	26,1	27,9
Transport ferroviaire[3]	50,5	37,9	35,1	34,0	32,4	32,7
Transport par camion[4]	262,1	286,4	294,1	298,0	298,2	302,0
Autocar/transport en commun[5]	69,2	61,0	59,2	61,5	63,2	67,6
Services locaux[6]	31,2	34,7	35,5	36,4	37,3	38,2
Autres services[7]	87,9	69,3	64,9	63,2	62,5	63,2
Total	**599,1**	**582,2**	**579,8**	**590,1**	**597,9**	**614,4**
Infrastructure des transports						
Transport aérien[8]	N/D	N/D	N/D	N/D	2,5	2,8
Transport maritime[9]	2,0	1,7	1,7	1,6	1,5	1,5
Transport ferroviaire[10]	18,6	13,8	12,9	12,5	12,6	12,3
Routes[11]	60,0	67,4	68,8	68,9	69,0	69,0
Total	**80,6**	**82,9**	**83,4**	**83,0**	**85,6**	**85,6**
Services gouvernementaux[12]	**42,7**	**40,4**	**32,5**	**26,7**	**28,0**	**27,9**
Services connexes						
Transport aérien[13]	22,2	31,1	29,5	30,5	30,5	31,2
Transport maritime[14]	8,2	8,0	6,9	7,0	6,8	6,7
Autres services[15]	47,4	50,7	50,1	53,3	53,2	53,2
Total	**82,8**	**91,5**	**89,0**	**93,0**	**93,9**	**94,6**
Grand Total[16]	**805,2**	**797,0**	**784,7**	**794,7**	**811,2**	**827,9**

Note : En raison des données confidentielles qui ont été incluses uniquement dans les totaux ou le grand total, ce dernier ne correspond pas nécessairement à la somme de chaque section.
e: Estimation de Transports Canada N/D: non disponible

Sources :

1. L'année 1999 est basée sur douze mois de données duquel une moyenne annuelle est tirée. Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail de Statistique Canada (EERH).
2 EERH de Statistique Canada. L'année 1999 est basée sur douze mois de données duquel une moyenne annuelle est tirée.
3 Estimations de Transports Canada basées sur le Cat. 52-216 de Statistique Canada.
4 Cat. 53-222-XPB de Statistique Canada, SEPH, Transports Canada.
5 Cat. 53-215 de Statistique Canada, Transports Canada.
6 Estimations de Transports Canada basées sur les données des recensements de 1991 et 1996.
7 Données sur le transport en commun, autres données sur le transport, sur le transport par pipeline, EERH.
8 Administrations aéroportuaires canadiennes, administrations aéroportuaires locales, Transports Canada.
9 Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, administrations portuaires canadiennes.
10 Estimations de Transports Canada basées sur le Cat. 52-216.
11 Estimations de Transports Canada basées sur les données des recensements de 1986, 1991 et 1996.
12 Estimations gouvernementales, estimations de Transports Canada pour l'emploi provincial et territorial.
13 Statistique Canada, EERH – Services de voyage.
14 Administrations de pilotage, BCMEA, AEM.
15 Bureau d'assurance du Canada, recensement.
16 À l'exclusion des employés à temps partiel.

SERVICES DE TRANSPORT

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le personnel affecté directement à la fourniture des services de transport ferroviaire comprend les mécaniciens, les chefs de train et les travailleurs qui s'occupent de l'entretien du matériel. La section comprend également une estimation sur le personnel administratif et de gestion des transporteurs ferroviaires qui est affecté aux services de transport.[1]

Entre 1990 et 1998, le nombre estimatif de personnes affectées aux services de transport ferroviaire a chuté considérablement dans toutes les catégories de l'emploi (36 %). C'est la catégorie des travailleurs affectés à l'entretien du matériel qui a affiché la baisse la plus importante, soit 47 %.[2] Il se peut que l'octroi de contrats soit en partie responsable des baisses récentes, quoique le nombre d'employés à cet égard n'est pas connu à l'heure actuelle. En 1998, une diminution de 4,5 % a été enregistrée au chapitre du personnel affecté aux services de transport ferroviaire, la totalité dans les transporteurs de classe I.

Le tableau 7-2 fait état de l'emploi dans les services de transport ferroviaire (transporteurs des classes I et II) depuis 1990.[3]

TABLEAU 7-2 : EMPLOI – SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

	Total secteur ferroviaire[1]	Services de transport	% du total[2]	Classe I	Classe II et III
1990					
Général[3]		8 457		7 685	772
Transport		23 598		20 819	2 779
Entretien du matériel		18 477		16 618	1 859
Total	69 119	50 532	73,1	45 122	5 410
1995					
Général[3]		6 801		6 236	565
Transport		19 719		17 676	2 043
Entretien du matériel		11 405		10 243	1 162
Total	51 754	37 925	73,3	34 155	3 770
1996					
Général[3]		6 013		5 477	536
Transport		18 206		16 225	1 981
Entretien du matériel		10 866		9 757	1 129
Total	48 038	35 105	73,1	31 459	3 646
1997					
Général[3]		5 783		5 288	495
Transport		17 698		15 684	2 014
Entretien du matériel		10 477		9 352	1 125
Total	46 493	33 958	73,0	30 324	3 634
1998[4]					
Général[3]		5 768		5 298	470
Transport		16 774		14 708	2 066
Entretien du matériel		9 871		8 774	1 097
Total	44 979	32 413	72,1	28 780	3 633

Notes :
1 Le total de l'emploi dans le secteur ferroviaire est limité au personnel des transporteurs (à l'exclusion des services ferroviaires accessoires).
2 Le total des services de transport en tant que pourcentage de l'emploi dans le secteur ferroviaire.
3 Nombre estimatif d'employés affectés aux fonctions de gestion et d'administration en ce qui concerne les services de transport.
4 Les données pour 1998 ont peut-être été sous-estimées en raison de l'exclusion d'un certain nombre de petits transporteurs ferroviaires de classe III.

Source : Cat. 53-216 de Statistique Canada, estimations de Transports Canada.

CAMIONNAGE

Entreprises de camionnage de grande et moyenne taille pour compte d'autrui[4]

En 1998, ces entreprises ont eu à leur emploi, estime-t-on, 31 % de tout le personnel engagé dans l'activité de

1 Les données les plus récentes à cet égard remontent à 1998.

2 Cette baisse a surtout été observée entre 1993 et 1995, par suite du programme de réduction de la main-d'œuvre de l'industrie, ce qui a compris la vente de la filiale AMF Technotransport du CN, qui faisait partie antérieurement des opérations ferroviaires canadiennes du transporteur.

3 Les données ferroviaires incluses dans le tableau 7-1 comprennent les transporteurs de la classe III ainsi que les emplois reliés aux services accessoires.

4 Sont comprises toutes les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada dont les recettes d'exploitation signalées ont été de 1 million de dollars ou plus au cours de l'année à l'étude.

camionnage au Canada. Par rapport à 1997, le nombre total d'employés a augmenté de 0,8 %. Le nombre moyen de conducteurs s'est accru de 2,9 % tandis que le nombre des autres employés a accusé une baisse de 1,8 %. Cette dernière catégorie d'employés subit des variations depuis 1995, attribuables peut-être aux modalités de l'enquête plutôt qu'aux tendances réelles observées au sein de l'industrie.

Depuis 1991, le nombre de conducteurs a figuré pour environ 57 % du total des employés des entreprises de camionnage de moyenne et dé grande taille pour compte d'autrui. Cette tendance s'est maintenue en 1998, alors que la proportion a été de 57,1 %. Le total a varié d'un creux de 55,7 % en 1995 à un sommet de 58,2 % en 1996.

Le tableau 7-3 renferme des données sur l'emploi au sein des entreprises de camionnage de moyenne et de grande taille pour compte d'autrui pour la période de 1991 à 1998.

Les entreprises de l'Ontario continuent d'avoir la plus importante proportion de conducteurs au Canada, soit 40 % de tous les conducteurs travaillant pour les gros transporteurs pour compte d'autrui en 1998. Dans le cas des entreprises situées dans les provinces des Prairies et du Québec, cette proportion a été de 24 % et de 21 % respectivement de tous les conducteurs des entreprises de moyenne et grande taille pour compte d'autrui. Le total des employés a augmenté dans toutes les régions, sauf en Colombie-Britannique et dans les territoires.

TABLEAU 7-3 : EMPLOI – ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI[1]

	Conducteurs	Autres employés[2]	Total des employés
1991	41 725	30 892	72 617
1995	50 323	39 963	90 286
1996[3]	51 833	37 182	89 015
1997[3]	51 256	40 397	91 653
1998[3]	52 739	39 685	92 424

Notes:
1: Sont compris les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et touchant des recettes annuelles de 1 million $ ou plus.
2: Employés d'entretien, des garages, des terminaux et autres employés.
3: Les données annuelles représentent une moyenne des données trimestrielles de chaque année

Source : Cat. 53-222-XPB de Statistique Canada

Au tableau 7-4 figure une comparaison, par région, de l'emploi au sein de l'industrie du camionnage.

Petits transporteurs pour compte d'autrui[5]

En 1997, le nombre d'employés à temps plein au sein des petits transporteurs pour compte d'autrui a diminué de 2,7 % par rapport à 1996. Malgré d'importantes diminutions à cet égard au Québec (26 %) et en Ontario (13 %), des augmentations ont été enregistrées dans toutes les autres régions : Atlantique, 14,6 %; Prairies, 40 %; et Colombie-Britannique, 6,3 %.

Le tableau 7-4 fait état du nombre d'employés à temps plein et à temps partiel au sein des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada.

TABLEAU 7-4 : EMPLOI PAR RÉGION – INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

		Canada	Région Atlantique	Québec	Ontario	Provinces des Prairies	Colombie-Britannique	Territoires
Emploi au sein des entreprises de camionnage de moyenne et grande taille pour compte d'autrui[1]								
1997	Conducteurs	51 256	3 100	10 519	20 779	12 520	4 338	N/D
	Autres employés	40 397	3 467	6 858	17 209	9 728	3 135	N/D
	Total des employés	91 653	6 567	17 377	37 988	22 248	7 473	N/D
1998	Conducteurs	52 739	3 132	11 989	20 793	12 854	3 971	N/D
	Autres employés	39 685	3 907	7 295	16 626	9 120	2 737	N/D
	Total des employés	92 424	7 039	19 284	37 420	21 974	6 708	N/D
Emplois au sein des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui[2]								
1996	Employés à temps plein	26 353	1 667	9 586	6 044	5 293	3 733	30
	Employés à temps partiel	9 401	779	2 917	2 607	1 636	1 446	16
1997[2]	Employés à temps plein	25 624	1 911	7 065	5 265	7 415	3 968	N/D
	Employés à temps partiel	9 409	796	1 805	2 429	2 837	1 542	N/D
Emplois au sein des transporteurs privés								
1997	Grands routiers	4 379	133	1 007	2 364	533	342	N/D
	Conducteurs locaux	8 001	433	2 297	2 897	1 257	1 117	N/D
	Autres employés	5 212	154	1 596	2 326	469	667	N/D
	Total	17 592	720	4 900	7 587	2 259	2 126	N/D
1998	Grands routiers	4 014	184	1 085	2 054	546	145	N/D
	Conducteurs locaux	5 923	232	1 606	2 885	813	387	N/D
	Autres employés	3 285	138	1 018	1 484	330	315	N/D
	Total	13 222	554	3 709	6 423	1 689	847	N/D
Employés à temps plein : propriétaires-exploitants[2]								
1996		61 377	4 684	10 266	17 492	16 256	12 592	86
1997		64 235	5 687	12 566	18 556	17 983	9 310	N/D

Notes: 1. La Colombie-Britannique comprend des données d'emploi pour les territoires.
2. Les données pour 1998 ne sont pas disponibles.

Source : Cat. 53-222-XPB de Statistique Canada.

5 Les petits transporteurs pour compte d'autrui comprennent les entreprises basées au Canada et qui ont des recettes d'exploitation qui se situent entre 30 000 et 1 million $. Les données les plus récentes à ce chapitre remontent à 1997.

Transporteurs privé[6]

En 1998, le Canada a compté 396 transporteurs privés, contre 422 en 1997. Le total des employés de ces transporteurs a également accusé une baisse considérable, soit 25 %. Le nombre de grands routiers a diminué de 8 % et le nombre des conducteurs locaux et des autres employés, de 26 % et 37 % respectivement. Selon les chiffres, un certain nombre de transporteurs privés qui n'ont pas soumis de données pour 1998 se sont livrés à d'importantes activités de transport local.

En termes de baisse proportionnelle, ce sont la Colombie-Britannique et les territoires qui ont affiché la diminution la plus importante du nombre d'employés dans les entreprises privées, soit 60 %. Dans les provinces des Prairies, du Québec et de la région de l'Atlantique, cette baisse a été de 25 %, 24 % et 23 % respectivement. Pour sa part, l'Ontario a enregistré une diminution de 15 %.

Le tableau 7-4 indique le total des employés des entreprises de camionnage privées en 1997 et 1998.

Propriétaires-exploitants

En 1997, quelques 40 000 propriétaires-exploitants ont représenté 64 235 employés à temps plein. La proportion la plus élevée, soit 29 %, a été signalée en Ontario. Au deuxième rang, il y a eu les propriétaires-exploitants des provinces des Prairies, avec 28 % des employés. Au Québec, en Colombie-Britannique et dans la région de l'Atlantique, la proportion a été de 20 %, 14,5 % et 8,5 % respectivement.

Le tableau 7-4 indique le nombre d'employés à temps plein des propriétaires-exploitants pour les années 1996 et 1997.[7]

Total de l'emploi au sein de l'industrie du camionnage

En 1997, le total de l'emploi à temps plein au sein de l'industrie du camionnage a augmenté de 1,2 %. Malgré l'absence de données réelles pour un certain nombre de secteurs de l'industrie en 1998 et 1999, des estimations font état d'une stabilité de la main-d'œuvre en 1998 et d'une légère augmentation d'environ 1 % en 1999. En 1998, l'emploi au sein des transporteurs de moyenne et grande taille pour compte d'autrui a légèrement augmenté (0,8 %), tandis que le nombre d'employés des transporteurs privés semble avoir diminué considérablement.

Le tableau 7-5 comprend une comparaison de l'emploi, par secteur, au sein de l'industrie du camionnage pour la période de 1991 à 1998.[8]

TABLEAU 7-5 : TOTAL DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

	Moyens et grands transporteurs pour compte d'autrui[1]	*Petits transporteurs pour compte d'autrui*[2]	*Transporteurs privés*[3]	*Propriétaires exploitants*[4]	*Sous-total*	*Conducteurs livreurs*[5]	*Total*
1991	72 617	27 355	27 184	52 000	179 156	90 310	269 466
1995	90 286	32 388	20 242	57 335	200 251	95 940	296 191
1996	89 015	35 754	19 993	61 377	206 139	97 400	303 539
1997	91 653	35 033	17 592	64 235	208 513	98 900	307 413
1998	92 424	N/D	13 222	N/D	N/D	N/D	N/D

Notes:
1. Comprennent les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et affichant des recettes annuelles de 1 million $ ou plus.
2. Comprennent les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et affichant des recettes d'exploitation supérieures à 25 000 $ et inférieures à 1 million $. Estimations pour 1991. Sont compris les employés à temps partiel.
3. Comprennent les transporteurs privés domiciliés au Canada et affichant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million $ ou plus.
4. Estimations pour 1991.
5. Selon les données des recensements de 1991 et 1996; estimations pour 1995 et 1997.

Sources : Cat. 53-222-XPB de Statistique Canada, EERH et Transports Canada.

AUTOCAR/AUTOBUS

Les données sur l'emploi concernant les principaux[9] exploitants de services de transport interurbain et scolaire semblent montrer des changements considérables entre 1997 et 1998. Ainsi, en 1998, 14 exploitants principaux de services de transport interurbain ont rapporté un total de 1 206 employés à temps plein[10], ce qui a représenté une baisse de 60 % par rapport aux 2 960 employés à temps plein au sein de 15 exploitants principaux de services interurbains en 1997.[11] Par contre, 91 entreprises principales de transport scolaire ont exercé leurs activités en 1998 avec 22 192 employés à temps plein[12], soit une augmentation de 19 % par rapport aux 81 entreprises principales qui ont fourni des données en 1997.[13]

Une certaine instabilité dans les données sur l'emploi a été relevée au sein de l'industrie des services nolisés et des autres services de transport de passagers par autocar. En effet, la baisse de 15 % enregistrée en 1997 a été suivie d'une augmentation de 22 % en 1998. En 1996, l'emploi a semblé augmenter de 39 % par rapport à 1995. Malgré la disponibilité de données sur l'emploi pour une période de deux ans dans le secteur des services de navette, il semble y avoir une certaine instabilité, comme en témoigne la baisse de 21 % enregistrée en 1998.

En 1998, 62 entreprises de transport urbain ont fait état d'un effectif à temps plein à peine inférieur à 36 000 employés, soit une baisse de 1,7 % par rapport aux niveaux de 1997. Entre 1990 et 1998, le nombre d'employés à temps plein dans ce secteur a baissé de 5 %.

6 Les données portent uniquement sur les transporteurs basés au Canada ayant des dépenses d'exploitation annuelles de 1 million $ ou plus.

7 Les données les plus récentes à ce chapitre remontent à 1997.

8 Des changements de seuil ont été apportés dans les sondages de 1990 sur le camionnage, ce qui signifie que la série chronologique indiquée commence à 1991.

9 Entreprises ayant des recettes annuelles de 2 millions $ ou plus.

10 16 transporteurs de plus dont les recettes annuelles ont été entre 200 000 $ et 2 millions $, n'ont pas fourni de données sur l'emploi.

11 13 transporteurs de plus dont les recettes annuelles ont été entre 200 000 $ et 2 millions $ n'ont pas fourni de données sur l'emploi.

12 722 transporteurs de plus dont les recettes annuelles ont été entre 200 000 $ et 2 millions $ n'ont pas fourni de données sur l'emploi.

13 580 transporteurs de plus dont les recettes annuelles ont été entre 200 000 $ et 2 millions $ n'ont pas fourni de données sur l'emploi.

Ces changements dans les statistiques sur l'emploi peuvent être attribués à un certain nombre de facteurs. Depuis le milieu des années 90, l'industrie a traversé une période de fusions et d'acquisitions. D'autre part, à compter de 1997, les données portant sur l'industrie du transport par autocar ont été fournies selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Ainsi, aux termes de ce système, le classement des entreprises au sein de ce secteur est basé sur l'activité principale, laquelle peut changer d'une année à l'autre. Par exemple, en 1996, 43 entreprises faisaient partie de la catégorie SIC 4572 (services interurbains réguliers). Si le SCIAN avait été utilisé, leur nombre aurait été ramené à 29. De même, comme l'industrie du transport par autocar affiche un plus grand dynamisme ces dernières années, les entreprises exercent des activités dans plus d'un secteur (transport interurbain, scolaire, services nolisés et de navette).

Le tableau 7-6 indique l'emploi à temps plein au sein de l'industrie du transport par autocar pour la période de 1990 à 1998.

TABLEAU 7-6 : EMPLOYÉS À TEMPS PLEIN : AUTOCAR/AUTOBUS[1]

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*
Services interurbains					
Conducteurs	2 457	1 643	1 419	1 446	690
Mécaniciens	591	242	149	145	60
Autres	2 062	1 660	1 571	1 369	456
Total	5 110	3 545	3 139	2 960	1 206
Transport scolaire					
Conducteurs	20 544	15 007	13 638	16 370	18 879
Mécaniciens	1 198	820	780	861	990
Autres	1 553	1 663	1 398	1 478	2 323
Total	23 295	17 490	15 816	18 709	22 192
Services nolisés et autres					
Conducteurs	2 218	1 720	2 431	2 184	2 628
Mécaniciens	215	214	219	190	287
Autres	390	508	740	502	600
Total	2 823	2 442	3 390	2 876	3 515
Services de navette[2]					
Conducteurs				402	338
Mécaniciens				30	13
Autres				74	49
Total	N/D	N/D	N/D	506	400
Transport urbain					
Général et administration	3 810	4 160	4 114	4 014	3 344
Opérations de transport	23 884	25 447	22 807	22 474	22 697
Entretien des véhicules	10 248	7 868	9 931	9 990	9 826
Total	37 942	37 494	36 852	36 478	35 867
Total des employés à temps plein[3]	**89 170**	**80 971**	**59 197**	**61 529**	**63 180**

Notes:
1. L'année 1990 comprend les employés à temps plein des entreprises ayant eu des recettes d'exploitation annuelles de 500 000 $ ou plus; la période de 1995 à 1998 inclusivement comprend les travailleurs à temps plein des entreprises ayant eu des recettes annuelles supérieures à 2 millions $.
2. Il n'y a pas de données disponibles avant 1997.
3. Il n'existe pas de données sur l'emploi au sein des services de transport par autocar d'agrément et de tourisme.

Source : Cat. 53-215 XPB de Statistique Canada.

SERVICES DE TAXI ET DE LIMOUSINE

Selon les données du recensement, le Canada comptait 35 490 conducteurs de taxi et de limousine en 1996, soit une augmentation de 18 % par rapport à 1986. Trois provinces ont figuré pour 76 % de ce total en 1996 : 40 % en Ontario (augmentation de 27 % par rapport à 1986); 24 % au Québec (augmentation de 10 % par rapport à 1986) et 12 % en Colombie-Britannique (augmentation de 16 %).[14]

TRANSPORT MARITIME[15]

En 1999, le total annuel moyen de l'emploi au sein de l'industrie du transport maritime, ce qui comprend les services accessoires, a augmenté de 7 % par rapport à 1998. Au cours des années, l'emploi a baissé de 13 % depuis 1995.

En 1999, 42 % des employés œuvrant au sein du secteur maritime, à l'exclusion des services accessoires, se trouvaient en Colombie-Britannique, 18 % dans la région de l'Atlantique, 16 et 15 % en Ontario et au Québec, respectivement.

Une proportion élevée de l'emploi du secteur maritime est attribuable aux services de traversier. Cette catégorie de services a créé environ deux tiers du total des emplois au sein des transporteurs basés au Canada.

Le tableau 7-7 fait état d'une répartition régionale de l'emploi annuel moyen au sein du secteur maritime.

TABLEAU 7-7 : TOTAL ANNUEL MOYEN DE L'EMPLOI, TRANSPORT MARITIME

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Région de l'Atlantique[1]	3 767	N/A	3 482	3 461	3 945	4 240[3]
Québec[1]	2 891	3 546	3 068	2 516	2 268	2 463
Ontario[1]	4 062	3 649	2 883	2 361	2 463	2 707
Colombie-Britannique[1]	5 751	7 331	8 073	7 554	6 669	6 929
Autres régions	495	N/D	276	248	169	151
Canada[1]	16 966	18 131	17 782	16 140	15 514	16 490
Total transport maritime[2]	30 028	32 020	29 517	26 726	26 097	27 911

Note : Les données pour la période sont basées sur des données pondérées pour les 12 mois de l'année.
1 À l'exclusion des services accessoires.
2 Y compris les services accessoires.
3 Les données de 1999 pour la région de l'Atlantique comprennent des estimés par Transports Canada pour les employés du secteur maritime hors des services accessoires qui sont situés dans les provinces de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard.

Source : Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH).

TRANSPORT AÉRIEN

Après avoir été en recul de 1990 à 1995, l'emploi au sein de l'industrie du transport aérien s'est accru de 38 % entre 1995 et 1999. Les deux dernières années affichent des augmentations considérables, soit 11 et 7 % en 1998 et 1999 respectivement.

14 Les estimations de ce secteur ont été incluses dans les données globales de 1997, 1998 et 1999. Des données à jour réelles ne seront pas disponibles avant le recensement de 2001.

15 Les données détaillées sur l'emploi au sein des transporteurs, comme celles du rapport de 1998, ne sont plus disponibles.

Entre 1990 et 1995, le total de l'emploi pour les transporteurs aériens des niveaux I à III a été en régression mais a dépassé les niveaux de 1990 en 1998.[16] Des augmentations ont été enregistrées dans toutes les catégories de l'emploi. Ainsi, le nombre de pilotes et de copilotes et des autres membres du personnel navigant s'est accru de 10 %. Le personnel de gestion et d'administration a augmenté de 11 % et le nombre des autres membres du personnel des transporteurs, d'un peu plus de 9 %. L'emploi des transporteurs de niveau IV a progressé de 25 % entre 1997 et 1998.

Au tableau 7-8 figure une comparaison des niveaux d'emploi chez les transporteurs aériens des niveaux I à IV par rapport à celui de l'industrie du transport aérien.

TABLEAU 7-8 : EMPLOI - INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Pilotes et copilotes	6 060	6 295	6 478	6 549	7 205	N/D
Membres du personnel navigant	8 691	8 010	8 593	9 126	10 054	N/D
Gestion et administration	3 467	3 590	3 523	3 631	4 022	N/D
Autres employés des transporteurs	33 738	28 408	28 411	29 200	31 831	N/D
Total, niveaux I à III[1]	51 976	46 303	47 005	48 506	53 112	N/D
Total, niveau IV[2]	4 355	4 077	4 537	4 361	5 456	N/D
Total, niveaux I à IV	56 331	50 380	51 542	52 867	58 568	N/D
Total, y compris les services accessoires[3]	68 194	60 870	61 475	70 232	78 223	84 058

Notes:
1. Les transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé le rapport, ont transporté 5 000 passagers payants ou plus ou 1 000 tonnes de marchandises payantes ou plus.
2. Les transporteurs aériens canadiens ne faisant pas partie des niveaux I à III et, qui pour chacune des années civiles ayant précédé le rapport, ont touché des recettes brutes annuelles de moins de 500 000 $ provenant de l'exploitation de services aériens pour lesquels ils détenaient une licence.
3. Services accessoires : les emplois qui sont reliés à l'industrie du transport aérien mais qui ne sont pas définis dans le Cat. 72-002 de Statistique Canada.

Source : Cat. 51-206-XPB de Statistique Canada et Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Cat. 72-002-XPB

AUTRE EMPLOI

Les statistiques du tableau 7-9 sur l'emploi dans les autres services de transport public de passagers visent le personnel des entreprises de transport en commun qui ont été exclues des enquêtes de Statistique Canada sur le transport par autocar dont il a été fait mention précédemment,[17] ainsi que les employés directement affectés aux services accessoires de l'industrie du transport par autocar. Une importante chute de l'emploi a été enregistrée entre 1990 et 1995. Toutefois, depuis lors, le nombre des emplois s'est lentement accru. Selon les six premiers mois de données disponibles, l'emploi a augmenté de 7 % en 1999 par rapport à 1998.

Le nombre d'employés dans les autres services de transport est en baisse régulière depuis 1990.[18]

Depuis 1990, le nombre d'employés œuvrant dans le secteur du transport par pipeline affiche également une lente progression, et même une nouvelle baisse de 2,5 % a été relevée au cours des premiers mois de 1999. Il est probable qu'un certain nombre de ces emplois sont reliés à la mise au point et à l'entretien de l'infrastructure des pipelines et devraient en conséquence, figurer dans la section suivante. Cela dit, il est impossible de désagréger les chiffres de façon précise.

TABLEAU 7-9 : AUTRES EMPLOIS DIRECTS RELIÉS AUX TRANSPORTS

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Autres services de transport en commun des passagers	22 894	15 634	18 321	16 666	17 216	18 424'
Autres services de transport	56 022	45 785	39 562	39 514	38 687	38 440'
Transport par pipeline	8 967	7 885	7 005	7 027	6 590	6 419
Total	**87 883**	**69 304**	**64 888**	**63 207**	**62 493**	**63 283**

Source : Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Cat. 72-002-XPB

DONNÉES MANQUANTES

Il y a un certain nombre de données manquantes dans les services de transport. Ainsi, dans le secteur aérien, nous n'avons pas effectué de saisie de données pour les transporteurs des niveaux V et VI ni pour l'aviation privée et générale. Il n'existe pas de statistiques sur les emplois au Canada qui sont reliés aux transporteurs étrangers qui exploitent des services à destination ou en provenance de notre pays. Dans le secteur maritime, il n'y a pas de statistiques sur les conférences maritimes qui exercent des activités au Canada.

INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS

Cette section traite du personnel travaillant aux aéroports, dans les ports et havres ainsi que dans d'autres installations de transport. Elle comprend aussi le personnel affecté exclusivement à la construction et à l'entretien de l'infrastructure des transports, comme l'emprise ferroviaire, les routes et les autoroutes.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le nombre de travailleurs engagés par les transporteurs ferroviaires des classes I et II pour l'entretien de la voie ferrée a diminué de 33 % depuis 1990. Si l'on ajoute le nombre d'employés des services de gestion et d'administration, on constate que le nombre d'employés affectés à l'infrastructure

16 Il n'y a pas de données disponibles en 1999 pour ce niveau de désagrégation.

17 Entreprises d'exploitation de services de transport interurbain, scolaire et autres services, de navette et de transport en commun dont les recettes annuelles d'exploitation sont supérieures à 2 millions $.

18 Le nombre de conducteurs de taxi et de limousine dont il a été question précédemment a été soustrait du total des emplois dans les autres services de transport établi dans le cadre de l'Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail.

ferroviaire a chuté de 34 % dans le cas des transporteurs de classe I et de 32 % pour ceux de classe II.

Le tableau 7-10 établit une comparaison du nombre d'employés affectés aux services de l'infrastructure ferroviaire par les transporteurs de classes I et II, entre 1990 et 1998.

TABLEAU 7-10 : EMPLOIS DANS LES SERVICES D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

	Total secteur ferroviaire[1]	*Services Infra-structure*	*% du total*[2]	*Classe I*	*Classe II*
1990					
Général[3]		2 875		2 499	376
Entretien de la voie		15 712		13 456	2 256
Total	69 119	18 587	26,9	15 955	2 632
1995					
Général[3]		2 274		1 999	275
Entretien de la voie		11 555		9 999	1 556
Total	51 754	13 829	26,7	11 998	1 831
1996					
Général[3]		2 041		1 782	259
Entretien de la voie		10 892		9 392	1 500
Total	48 036	12 933	26,9	11 174	1 759
1997					
Général[3]		1 964		1 726	238
Entretien de la voie		10 571		9 064	1 507
Total	46 493	12 535	27,0	10 790	1 745
1998					
Général[3]		2 049		1 825	224
Entretien de la voie		10 517		9 010	1 507
Total	44 979	12 566	27,9	10 835	1 731

Notes:
1 Le total de l'emploi dans le secteur ferroviaire vise uniquement le personnel des transporteurs et exclut les services accessoires.
2 Le total de l'emploi par services d'infrastructure, en tant que pourcentage du total de l'emploi des transporteurs ferroviaires.
3 Nombre estimatif d'employés des services administratifs et de gestion affectés aux activités de mise au point et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Source : Cat. 53-216 de Statistique Canada; Transports Canada.

ROUTES

Il n'existe pas de source précise de données pour déterminer le nombre d'employés qui travaillent à la construction et à l'entretien des routes au Canada. De plus, cette industrie subit l'influence, notamment, de facteurs économiques et saisonniers. En conséquence, les chiffres sur l'emploi qui figurent dans ce rapport sont basés sur les données du recensement apparaissant à la rubrique « Routes et construction lourde ». Des données réelles étaient disponibles pour les années 1986, 1991 et 1996. Les estimations applicables aux années intermédiaires sont basées sur la croissance annuelle moyenne qui a été relevée entre 1991 et 1996.

Sous cette rubrique, 68 820 employés ont été rapportés en 1996. Si l'on suppose que l'emploi post-1996 a augmenté au même taux que les dépenses gouvernementales affectées à la construction et à l'entretien des routes (0,3 %) entre 1996 et 1999, on estime qu'il y avait 69 026 employés dans cette catégorie en 1999.

TRANSPORT MARITIME

Ports

En 1999, les administrations portuaires canadiennes (APC) avaient une main-d'œuvre de 921 employés à temps plein, contre 879 en 1998. Le nombre d'employés à temps partiel est demeuré stable tandis que celui des contractuels est passé de 56 en 1998 à 85 en 1999.

TABLEAU 7-11 : EMPLOIS AU SEIN DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1998 et 1999

	Année	*Gestion*	*Administration*	*Autres*	*Total*
Total des employés	**1999**	215	346	694	1 255
	1998	219	315	647	1 238
Temps plein	**1999**	208	303	411	921
	1998	209	265	405	879
Temps partiel	**1999**	1	34	214	249
	1998	5	39	202	246
À contrat	**1999**	6	9	69	85
	1998	5	11	40	56

Note : Le total ne correspond pas à la somme de chaque catégorie, certains ports n'ayant pas fourni de ventilation détaillée de leur personnel.

Source : Administrations portuaires canadiennes.

Le tableau 7-11 fait état de l'emploi total, par catégorie, au sein des administrations portuaires en 1998 et 1999.

Les chiffres sur l'emploi que renferme le tableau sommaire 7-1 au début du chapitre, comprennent les installations de la Société canadienne des ports (SCP) pour la période de 1990 à 1997. La série chronologique en tant que telle ne vise pas le même groupe de ports. Toutefois, il s'agit d'un bon indicateur du nombre d'employés à temps plein qui ont œuvré dans les principaux ports du Canada au cours de la période visée.

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Le nombre de postes à temps plein au sein de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a diminué de 8 % en 1999, par rapport au nombre d'employés dont faisait état son prédécesseur, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), en décembre 1998. Cette baisse a été constatée dans toutes les catégories, la plus importante, soit 27 %, ayant été enregistrée dans la gestion. Les nombres d'employés affectés à l'administration et aux opérations ont chacun diminué de moins de 10 %.

Le tableau 7-12 résume les niveaux d'emploi total au sein de la CGVMSL et de l'AVMSL entre 1995 et 1999.

19 Fleuve Fraser, Halifax, Hamilton, Montréal, Nanaïmo, North-Fraser, Port-Alberni, Prince-Rupert, Québec, Saguenay, Saint-Jean, Sept-Îles, St. John's, Thunder Bay, Toronto, Trois-Rivières, Vancouver, Windsor.

TABLEAU 7-12 : EMPLOI PAR CATÉGORIE, CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1995 – 1999

	1995[1]	1996	1997	1998[2]	1999[3]
Gestion	N/D	13	12	15	11
Administration	N/D	86	84	70	65
Activités	N/D	611	591	540	498
Total	**739**	**710**	**687**	**625**	**574**
Employés temporaires	N/D	34	49	33	49

Notes:
1. Nombre de postes permanents en date de mars 1995.
2. En date du 31 décembre 1998 - Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.
3. En date de septembre 1999 - Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

TRANSPORT AÉRIEN

En 1999, les administrations aéroportuaires canadiennes (AAC) et les administrations aéroportuaires locales (AAL) du Réseau national d'aéroports (RNA) avaient une main-d'œuvre totale de 2 547 employés. Transports Canada avait également 292 employés en voie d'être transférés à des AAC.[20] Ensemble, les 2 839 employés œuvrant aux aéroports du RNA ont représenté, a-t-on estimé, une augmentation de 12 % par rapport au nombre d'employés de 1998. Les aéroports du RNA ont vu à plus de 90 % du trafic de passagers en 1998 aux aéroports canadiens.

Le tableau 7-13 renferme les données disponibles sur l'emploi aux aéroports du RNA du Canada en 1999.

TABLEAU 7-13 : EMPLOIS – AÉROPORTS DU RNA 1999

	AAC/AAL	*Employés de Transports Canada en voie d'être transférés à des aéroports*	Total
Atlantique[1]	135	206	341
Centre[2]	1 511	60	1 571
Ouest[3]	855	26	881
Territoires[4]	46	0	46
Total	2 547	292	2 839

Notes:
1 Atlantique : Terre-Neuve, Î.-P.-É., Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick.
2 Centre : Ontario, Québec.
3 Ouest : Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie-Britannique.
4 Territoires : Yukon, Nunavut, Territoires du Nord-Ouest.

Source : AAC, AAL, Transports Canada

DONNÉES MANQUANTES SUR L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS

Il existe de nombreuses lacunes dans le compte rendu de données sur l'infrastructure des transports. Certaines données n'ont pas été saisies ou dégagées d'un ensemble général. Par exemple, dans le cas des aéroports, l'emploi dans les installations qui ne sont pas du RNA n'a pas été inclus. Dans les ports, seuls les employés à temps plein dans les administrations aéroportuaires canadiennes ont été inclus, ce qui signifie l'exclusion des employés engagés par des administrations non portuaires et des entreprises du secteur privé. La section ne traite pas de divers autres employés reliés à l'infrastructure maritime, comme le dragage, la construction et l'entretien de quais, de postes d'amarrage et de terminaux. Enfin, les données sur l'emploi dans les secteurs de la construction et de l'entretien des routes sont certes élevées puisqu'il a été impossible d'extraire le nombre d'employés dans la construction lourde.

SERVICES GOUVERNEMENTAUX DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

SERVICES FÉDÉRAUX

En 1999-2000, cinq ministères et organismes fédéraux ont prévu d'affecter un total de 8 297 employés à temps plein au secteur des transports.[21] Cela a représenté une diminution de 1,6 % par rapport aux niveaux de 1998-1999. Ce total ne tient pas compte du nombre de postes principalement reliés aux transports dans d'autres ministères et organismes, comme Revenu Canada/Douanes et Immigration, police fédérale, Agriculture Canada, Patrimoine Canada et Commission de la capitale nationale, par exemple. Certains ministères et organismes ont des activités qui ont un lien avec les transports, mais les données saisies sur l'emploi ne permettent pas de déterminer les emplois qui y sont affectés.

Le tableau 7-14 indique le nombre d'équivalents temps plein prévus dans les ministères et organismes fédéraux qui exercent des fonctions directement reliées aux transports.

TABLEAU 7-14 : ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN PRÉVUS DANS LES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX

	1990/1991	1995/1996	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000
Transports Canada	19 857	18 388	12 257	4 840	4 480	4 204
GCC[1]				3 731	3 468	3 602
Bureau de la sécurité des transports	300	300	255	223	229	234
Office des transports du Canada	491	447	356	260	249	249
Tribunal de l'aviation civile	6	8	8	8	8	8
Total	**20 654**	**19 143**	**12 876**	**9 062**	**8 434**	**8 297**

Notes:
1. Incluse dans Transports Canada jusqu'en 1997-1998.

Source : Estimations de 1990-2000, Budget principal des dépenses du gouvernement fédéral.

20 Il existe un certain nombre d'installations qui ne sont pas des AAC ni des AAL pour lesquelles des données sur l'emploi n'étaient pas disponibles.

21 Transports Canada, Garde côtière canadienne/MPO, Bureau de la sécurité des transports, Office des transports du Canada, Tribunal de l'aviation civile.

22 Le nombre de postes à temps plein, qui ne correspond pas nécessairement directement au nombre d'employés qui occupent des postes.

SERVICES PROVINCIAUX ET TERRITORIAUX

Selon les estimations, l'emploi relié aux services de transport dans les provinces et les territoires baisse lentement. Malgré l'impossibilité d'obtenir une ventilation précise de l'emploi dans ces services, des estimations ont été incluses dans les tableaux sommaires pour les services gouvernementaux reliés aux transports. Aucune tentative n'a été faite pour établir des estimations sur les fonctions reliées aux transports, comme la surveillance des routes, les services de sécurité ou de réglementation qu'assurent les gouvernements provinciaux ou encore les activités comme l'inspection des camions et les services de patrouille routière.

SERVICES MUNICIPAUX

Il y a un nombre considérable d'employés reliés aux services de transport à l'échelon municipal. Par exemple, le personnel préposé au déneigement, à la construction et à l'entretien des rues, au nettoyage des rues, au contrôle du stationnement ou la police font partie de cette catégorie. Toutefois, il n'a pas été possible de dresser un tableau complet du nombre d'employés municipaux à l'échelle du Canada.

SERVICES CONNEXES

Les estimations sur l'emploi dans le secteur des transports seraient incomplètes si elles ne comprenaient pas le nombre d'employés affectés à plusieurs autres services directement reliés. Les services portant sur les ventes comprennent une variété de postes comme des agents de voyage, des voyagistes, des fournisseurs tiers de services (p. ex., entreprises de marketing intermodal, courtiers en cargaisons, logistique, transitaires de fret, douanes, courtiers, etc.). Il y a également les services qui ont un lien avec les opérations : contrôle du trafic aérien, maritime et ferroviaire, pilotage maritime, alimentation, mazoutage et remorquage des navires, entretien du matériel et assurance. Le soutien administratif connexe comprend également un nombre considérable d'emplois. Enfin, de nombreuses associations modales et des syndicats (ACFC, ATAC, ACA, ACC, etc.) exercent des fonctions administratives et d'autres fonctions de personnel.

En raison de restrictions sur le plan des données, cette section porte uniquement sur les quatre administrations de pilotage, les débardeurs qui travaillent pour les deux associations des employeurs maritimes ainsi que les employés à temps plein qui travaillent pour les agences de voyage, les voyagistes et les forfaitistes.

TRANSPORT MARITIME

Services de pilotage

Le nombre d'employés des quatre administrations canadiennes de pilotage est demeuré relativement stable depuis 1995. En 1999, ce chiffre a augmenté de 1,6 %, exclusivement au sein de l'Administration des Laurentides.

Les pilotes ont représenté plus de 75 % du total des employés en 1999, ce qui représente une légère augmentation par rapport aux années précédentes (72 % à 74 %). L'Administration de pilotage des Laurentides a figuré pour 45 % du total des pilotes au Canada, les Administrations de pilotage du Pacifique, des Grands Lacs et de l'Atlantique, 28 %, 15 % et 12 % respectivement. Le nombre d'employés affectés à l'administration est demeuré relativement stable depuis 1995.

Le tableau 7-15 fait état des tendances historiques de l'emploi, par catégorie, pour chaque administration de pilotage au Canada.

Associations des employeurs maritimes

Le nombre d'employés chez les employeurs membres de la British Columbia Maritime Employers Association (côte Ouest) et de l'Association des employeurs maritimes dans l'Est du Canada a diminué depuis 1995. Dans le cas de l'AEM, cette baisse est attribuable en grande partie à un changement survenu en 1996 dans la composition des ports demeurés membres de l'organisation.

Le tableau 7-15 indique les tendances historiques de l'emploi, par catégorie, pour les deux associations des employeurs maritimes au Canada.

TABLEAU 7-15 : EMPLOIS - SERVICES CONNEXES – TRANSPORT MARITIME, 1995 – 1999

Administrations de pilotage	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Grands Lacs	76,5	75,5	82	83	83
Atlantique	70	73	72	72	72
Laurentides	219	214	216	224	233
Pacifique	171	167	167	167	167
Canada					
Administration	46,5	44,5	44	42	44
Pilotes	392	396	403	413	416
Autres[1]	98	89	90	91	95
Total	**536,5**	**529,5**	**537**	**546**	**555**
Association des employeurs maritimes[2]	2 058	1 204	1 285	1 279	1 253
BC Maritime Employers Association[3]	3 953	3 857	3 919	3 604	3 576

Notes:
1. Comprend les services de répartition, de bateau-pilote et autres non précisés.
2. Comprend les ports de Montréal, Trois-Rivières, Bécancour, Toronto et Hamilton (Québec, Halifax, Saint-Jean, de 1993 à 1995).
3. Comprend les ports de Vancouver, New Westminster, Prince-Rupert, Chemainus, Port Alberni, Victoria, Port Simpson, Stewart et une catégorie «autres».

Source : Administrations canadiennes de pilotage, BCMEA, AEM.

TRANSPORT AÉRIEN

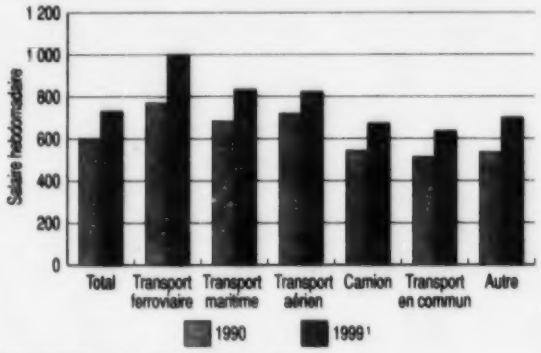
Agences de voyage, voyagistes et forfaitistes

Les agences de voyage, voyagistes et forfaitistes ont compté, en 1999, 31 174 employés, soit une augmentation de 2,7 % par rapport à 1998 et de 15 % depuis 1990. Plus de 39 % de ces employés travaillaient en Ontario. Au Québec, en Colombie-Britannique et en Alberta, les pourcentages du total étaient de 26 %, 16 % et 10 % respectivement.

Services connexes au transport aérien

Un certain nombre d'employés travaillent pour des associations qui œuvrent au sein de l'industrie du transport aérien. Ces associations comprennent l'Association du transport aérien du Canada, la Northern Air Transport Association, l'Ultra Light Pilots Association of Canada, la Canadian Owners and Pilots Association et la Canadian Seaplane Association of Canada. De plus, le personnel des transporteurs aériens et des services de navigation aérienne est représenté par un certain nombre de syndicats qui comptent du personnel administratif. Il a été impossible d'obtenir des données précises sur l'emploi pour ces services dans le présent rapport.

FIGURE 7-1 : MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES, PAR MODE



1 Moyenne basée sur les données des 12 mois de l'année.

Source : Cat. 72-002 de Statistique Canada.

MOYENNE DES SALAIRES

APERÇU

En 1999, la moyenne des salaires hebdomadaires versés dans tous les modes de transport, comprenant le temps supplémentaire, a été de 734 $[23], soit une petite augmentation (0,7 %) par rapport à 1998 mais équivalente à celle de 0,7 % dans l'économie en général.[24]

Les employés du secteur ferroviaire ont continué de toucher le salaire hebdomadaire moyen le plus élevé, soit 1 005 $, contre 644 $ et 669 $ dans le cas des employés du transport en commun et du camionnage, respectivement. Par rapport à 1998, la moyenne des salaires hebdomadaires au cours de 1999 n'a pratiquement pas changé pour tous les modes de transport.

C'est l'industrie du transport ferroviaire qui a enregistré l'augmentation salariale hebdomadaire la plus forte (30 %) entre 1990 et 1999. L'augmentation la plus faible a été observée dans le secteur aérien au cours de la même période, soit 14 %. En moyenne, les salaires versés dans tous les secteurs des transports ont augmenté de 21 % depuis 1990, à l'instar de l'économie en général.[25]

La figure 7-1 fait état de la moyenne des salaires hebdomadaires, par mode de transport, pour 1990 et 1999.

En 1999, c'est la Colombie-Britannique qui a enregistré la moyenne la plus élevée des salaires hebdomadaires pour les emplois reliés aux transports, soit 837 $, suivie de l'Alberta et du Manitoba. Au Nouveau-Brunswick et en Saskatchewan, les travailleurs ont touché des salaires de 636 $ et 641 $ respectivement, soit la moyenne la plus basse. Par rapport à 1990, les travailleurs de l'Alberta ont obtenu l'augmentation salariale la plus importante au titre du salaire hebdomadaire depuis la dernière décennie (32 %), suivis de ceux de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse. Au Québec, la moyenne des salaires hebdomadaires touchés a augmenté de 15,4 % entre 1990 et 1999.

TABLEAU 7-16 : MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

(Dollars courants)

Par mode[1]	1990	1995	1996	1997	1998	1999[4]
Total économie	506	574	586	598	606	610
Total transports	602	685	695	716	729	734
Transport ferroviaire	770	942	977	999	992	1 005
Transport maritime	685	796	813	830	827	837
Transport aérien[2]	720	789	803	816	812	825
Camion	544	600	613	638	675	669
Transport en commun	510	586	575	625	631	644
Autres[3]	535	631	659	690	694	700
Par région[5]	**1990**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999[7]**
Nouvelle-Écosse	540	N/D[6]	N/D[6]	618	646	683
Nouveau-Brunswick	547	646	652	647	610	636
Québec	603	657	657	680	689	696
Ontario	579	691	702	727	740	732
Manitoba	654	676	686	710	700	740
Saskatchewan	N/D[6]	597	615	639	635	641
Alberta	579	665	685	707	728	764
Colombie-Britannique	695	777	807	816	849	837

1 Ne comprend pas les propriétaires-exploitants, le camionnage privé, les services de livraison ou les employés des gouvernements.
2 Ne comprend pas les services accessoires (emplois reliés à une industrie en particulier mais non définis dans le Cat. 72-002 de Statistique Canada).
3 Comprend les taxis, le transport interurbain et autres modes.
4 Moyenne basée sur les moyennes pondérées des 12 mois de l'année.
5 Données comparables non disponibles pour les territoires, Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard.
6 Données disponible pour le transport et l'entreposage.
7 Estimations basées sur les moyennes pondérées des 12 mois de l'année.

Source : Cat. 51-206-XPB de Statistique Canada et Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Cat. 72-002-XPB

23 Deux sources de données ont été utilisées pour les salaires : Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) dans le cas des comparaisons hebdomadaires générales de la moyenne entre les modes de transport, et les enquêtes de la Division des transports de Statistique Canada sur les modes de transport pour une ventilation détaillée, par catégorie d'emplois, ce type de données n'étant pas disponible dans l'EERH.

24 Gains découlant principalement de la prestation de services de transport.

25 Toutes les comparaisons sont basées sur le dollar courant.

Le tableau 7-16[26] fait état de la répartition régionale des salaires hebdomadaires moyens dans le secteur des transports pour la période de 1990 à 1999.

TRANSPORT FERROVIAIRE

De 1990 à 1999, la rémunération annuelle moyenne versée dans le secteur ferroviaire a augmenté de 38 %.[27] Traditionnellement, les employés qui prennent part directement à la prestation des services de transport ferroviaire ont touché une rémunération de beaucoup supérieure à celle du secteur ferroviaire pris dans son ensemble. Cet écart s'est fait grandissant; de 9 % en 1990, il est passé à 12 % en 1998.

À l'exception des travailleurs affectés à l'entretien du matériel (depuis 1995),[28] les employés des transporteurs ferroviaires de classe I ont touché des salaires de beaucoup supérieurs à ceux de leurs collègues des transporteurs de la classe II. Cet écart est plus particulièrement évident dans le cas des travailleurs affectés aux services de transport. En 1990, les travailleurs des transporteurs de classe I ont touché en moyenne un salaire de 16 000 $ supérieur à celui de leurs collègues des transporteurs de la classe II.

En dollars courants, la moyenne de la rémunération annuelle au sein de l'industrie ferroviaire a augmenté de 4 % en 1998, puis de 2 % en 1999.

Le tableau 7-17 indique la moyenne de la rémunération annuelle versée aux diverses catégories d'employés de l'industrie ferroviaire pour la période de 1990 à 1999.

TABLEAU 7-17 : MOYENNE DE LA RÉMUNÉRATION ANNUELLE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

(Dollars courants)

	Total, secteur ferroviaire[1]	*Classe I*	*Classe II*
1990			
Général	44 855	45 745	36 955
Transports	44 978	45 916	37 948
Entretien du matériel	37 874	38 181	35 131
Entretien de la voie	37 024	38 433	28 623
Total	41 251		
1995			
Général	54 762	55 983	42 800
Transports	56 573	57 068	52 291
Entretien du matériel	45 795	45 750	46 190
Entretien de la voie	46 368	47 760	37 422
Total	51 602		
1998			
Général	62 565	64 476	42 958
Transports	62 621	64 587	48 621
Entretien du matériel	46 093	45 724	49 048
Entretien de la voie	49 741	51 111	41 549
Total	55 972		
1999[2]			
Total	56 959		

1. Le total de l'emploi dans le secteur ferroviaire vise uniquement le personnel des transporteurs.
2. Tendances des compagnies ferroviaires, Association des chemins de fer du Canada.

Source : Cat. 53-216 de Statistique Canada.

CAMIONNAGE

Il y a une très grande différence à l'échelle du pays dans la moyenne régionale des salaires hebdomadaires versés au sein de l'industrie du camionnage. En 1999, les salaires hebdomadaires les plus bas ont été observés dans la région de l'Atlantique et en Saskatchewan, avec ceux de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve de près de 30 % inférieurs à la moyenne nationale de 669 $ par semaine. C'est en Colombie-Britannique qu'a été relevée la moyenne hebdomadaire la plus élevée, soit 20 % de plus que la moyenne nationale. La moyenne de l'Ontario (688 $) est pratiquement identique à la moyenne nationale.

Au cours de 1999, le salaire hebdomadaire moyen a de fait diminué dans six provinces, ce qui a provoqué une baisse générale de la moyenne nationale. La diminution la plus importante a été accusée au Nouveau-Brunswick (6,9 %), suivie de la Saskatchewan (6,0 %) et de l'Ontario (4,7 %). L'Alberta et la Nouvelle-Écosse ont observé des augmentations considérables de 5,7 et 4,3 %, respectivement.[29]

TABLEAU 7-18 : MOYENNE DES SALAIRES HEBDOMADAIRES DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1990 – 1999

(Dollars courants)

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*[1]
Est du Canada						
Ontario	572	642	666	678	717	688
Québec	517	558	553	573	616	613
Nouveau-Brunswick	403	549	552	577	521	485
Nouvelle-Écosse	423	510	505	539	559	583
Terre-Neuve	434	445	436	516	473	478
Île-du-Prince-Édouard	393	N/D	465	535	471	464
Ouest canadien						
Colombie-Britannique	628	671	681	725	808	803
Alberta	524	597	628	660	686	725
Saskatchewan	484	529	541	570	588	553
Manitoba	560	562	576	589	619	632
Canada	**544**	**600**	**613**	**638**	**675**	**669**

1. Estimations basées sur les moyennes pondérées des 12 mois de l'année.

Source : Cat. 51-206-XPB de Statistique Canada et Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Cat. 72-002-XPB

26 L'Enquête de Statistique Canada sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) comprend les gains de toute personne pour services rendus et absences payées et pour laquelle l'employeur est tenu de remplir un formulaire supplémentaire T-4 de Revenu Canada. Par exemple, les propriétaires-exploitants de l'industrie du camionnage seraient inclus.

27 Le montant brut versé aux employés, y compris les congés annuels, les jours fériés, les congés rémunérés et le montant avant les retenues d'impôt à la source.

28 Entre 1993 et 1995, un important programme de réduction de la main-d'oeuvre s'est opéré au sein de l'industrie, ce qui a compris la vente d'AMF Technotransport, filiale du CN, qui faisait partie antérieurement des opérations ferroviaires canadiennes du transporteur.

29 Comme l'industrie estime qu'il y a pénurie importante de conducteurs dans le camionnage, la baisse considérable du salaire hebdomadaire moyen semble irréaliste. Les causes probables peuvent être les suivantes : apparition de conducteurs moins chevronnés touchant des salaires moins élevés; facteur saisonnier; variation des marchandises transportées ou des distances parcourues; ou changements dans l'interprétation ou l'application des résultats de l'enquête.

Le tableau 7-18 indique la moyenne des salaires hebdomadaires versés dans l'industrie du camionnage.

TRANSPORT PAR AUTOCAR

En 1998, la moyenne des salaires touchés par les employés des principaux exploitants de services réguliers de transport interurbain par autocar[30] a été de 32 716 $, soit une baisse de 6,7 % par rapport aux salaires moyens de 1990 (dollars courants). La baisse la plus importante a eu lieu en 1996, alors que la moyenne a chuté de 4,6 % par rapport à 1995. En 1997, le salaire moyen a diminué de 3,4 % puis de 1,5 % en 1998.

Les grandes entreprises de transport scolaire[31] ont fait état d'un salaire annuel moyen de 14 784 $ en 1998, soit une baisse de 21 % par rapport à 1990. En 1998, le salaire moyen a augmenté de 8,6 %, après une baisse de 12 % en 1997. La moyenne des salaires de cette industrie au Québec a été la plus élevée de l'industrie, soit 15 582 $ (5,4 % de plus que la moyenne nationale). Dans l'Ouest canadien, la moyenne des salaires a été de 12 368 $, plus de 16 % inférieure à la moyenne canadienne.

Les grandes entreprises de services nolisés[32] et d'autres services de transport de passagers par autocar ont fait état, en 1998, d'un salaire annuel moyen de 20 779 $. La moyenne enregistrée en Ontario (18 751 $) a été de 10 % inférieure à celle de l'industrie, tandis qu'au Québec et dans l'Ouest canadien, la moyenne a été de 10 % et 6 % plus élevée, respectivement.

Les entreprises de transport urbain, en 1998, ont versé un salaire annuel moyen de 53 826 $. C'est en Colombie-Britannique et dans les territoires que les employés de ces entreprises ont touché le salaire annuel moyen le plus élevé, soit 60 054 $, suivis de près par leurs collègues du Québec. Dans la région de l'Atlantique, les salaires ont été de beaucoup inférieurs à la moyenne nationale.

Il est difficile d'établir des comparaisons historiques en raison des fluctuations irrégulières dans le salaire annuel moyen des entreprises de transport interurbain, scolaire et de services nolisés. Ces fluctuations sont attribuables à un certain nombre de facteurs dont il a déjà été question dans le chapitre.

Le tableau 7-19 indique la moyenne du salaire annuel versé dans les divers secteurs de l'industrie du transport par autocar.

TABLEAU 7-19 : MOYENNE DES SALAIRES ANNUELS DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR

(Dollars courants)

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*
Transport interurbain	35 050	36 034	34 359	33 204	32 716
Transport scolaire	18 692	14 463	15 474	13 616	14 784
Services nolisés et autres	19 609	23 185	19 652	23 441	20 779
Transport en commun	42 186	50 882	52 275	52 827	53 826[1]

Note : 1. Comprend les travailleurs à temps partiel.

Source : Cat. 53-215 de Statistique Canada.

TRANSPORT MARITIME

Les coûts annuels de main-d'œuvre par employé ont augmenté de 10 % depuis 1990. Dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui, ces coûts ont augmenté de 14 % tandis que la hausse a été de 7 % pour les transporteurs gouvernementaux au cours de la même période. Toutes ces augmentations ont eu lieu aux dépens des employés autres que les membres d'équipage des navires.

Le tableau 7-20 fait état des coûts annuels de la main-d'œuvre par employé dans le secteur des transporteurs maritimes basés au Canada.

TABLEAU 7-20 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ TRANSPORTEURS MARITIMES BASÉS AU CANADA[1], 1990 – 1998

(Dollars courants)

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*[2]
Gouvernement	44 429	50 142	45 190	47 545	47 545
Pour compte d'autrui	42 520	47 925	49 014	48 529	48 529
Total	43 832	49 580	47 130	48 098	48 098

Notes:
1. Les données sur les transporteurs privés sont incluses dans les transporteurs gouvernementaux.
2. Les estimations reposent sur les données de 1997.

Source : Cat. 54-205 de Statistique Canada.

TRANSPORT AÉRIEN

La moyenne des salaires versés aux employés des transporteurs aériens de niveaux I à III s'est accrue de 17 % entre 1990 et 1998. Malgré l'augmentation incessante des coûts de main-d'œuvre jusqu'en 1997, une légère baisse (0,3 %) a été observée en 1998. La moyenne des salaires des pilotes et copilotes et des autres membres du personnel navigant a diminué de 2,4 et 1,2 % respectivement. Par contre, les employés affectés à la gestion et à l'administration ont vu leurs salaires augmenter de 4,1 %. La moyenne des salaires annuels des autres employés des transporteurs est demeurée stable.

30 1990 : transporteurs dont les recettes annuelles sont supérieures à 500 000 $. 1995 - 1998 : transporteurs ayant des recettes annuelles supérieures à 2 millions de dollars.

31 Voir la note 30.

32 1990 : transporteurs dont les recettes annuelles sont supérieures à 500 000 $. 1995 - 1998 : transporteurs ayant des recettes annuelles supérieures à 2 millions $.

La moyenne des salaires versés aux employés des transporteurs aériens de niveau IV a grimpé de 37 % de 1990 à 1998. Selon les données préliminaires de 1998, ce secteur a enregistré une très légère diminution, soit 0,1 % par rapport à 1997.[33] Ainsi, la moyenne des salaires versés aux employés des transporteurs aériens de niveau IV, en 1998, a été de 10 % inférieure à celle des salaires versés à leurs collègues des transporteurs de niveaux I à III.

Le tableau 7-21 indique les coûts de main-d'œuvre des transporteurs aériens canadiens des niveaux I à V.

TABLEAU 7-21 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS

(Dollars courants)

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*[1]
Niveaux I à III					
Pilotes et copilotes	75 833	77 482	82 341	84 173	82 123
Autres membres du personnel navigant	30 341	35 951	38 061	37 512	37 076
Gestion et administration	41 151	48 734	51 072	49 937	51 989
Autres employés	37 194	40 132	42 448	42 956	42 982
Total, niveaux I à III[2]	40 832	45 153	47 789	48 019	47 855
Niveau IV					
Total, niveau IV[3]	31 430	42 794	43 700	43 003	42 941
Niveaux I à IV					
Total, niveaux I à IV	40 105	44 962	47 429	47 606	47 397

Notes:
1 Données préliminaires.
2 Niveaux I-III : Transporteurs aériens canadiens qui pour chacune des deux années civiles ayant précédé immédiatement l'année du rapport ont transporté 5 000 passagers payants ou plus ou 1 000 tonnes de marchandises payantes ou plus.
3 Niveau IV : Transporteurs aériens canadiens ne faisant pas partie des niveaux I à III et qui pour chacune des deux années civiles ayant précédé l'année du rapport ont réalisé des recettes brutes annuelles de moins de 500 000 $ provenant de l'exploitation de services aériens pour lesquels ils détenaient une licence.

Source : Cat. 51-206-XPB de Statistique Canada.

CONFLITS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS[34]

NOMBRE D'ARRÊTS DE TRAVAIL

On a enregistré 17 arrêts de travail au cours de 1999, dont huit reliés aux conflits de travail dans le secteur du transport par autocar et du transport en commun. Trois arrêts de travail ont frappé le secteur ferroviaire au cours du quatrième trimestre de 1999. Les transports aérien et maritime, avec un arrêt de travail chacun, et le camionnage et les taxis avec deux arrêts de travail, comptent pour le 13 % des autres arrêts de travail de l'industrie.

Dans l'ensemble, le Canada a joui d'un milieu de travail relativement stable dans le secteur des transports au cours de la dernière décennie. Entre 1990 et 1998, le nombre d'arrêts de travail a varié d'un sommet de 28 à un creux de 10 en 1996, pour une moyenne de 18 par année. Le secteur du transport urbain et par autocar y a été pour beaucoup dans le nombre élevé d'arrêts de travail enregistrés en 1990 et 1991 et dans la situation générale.

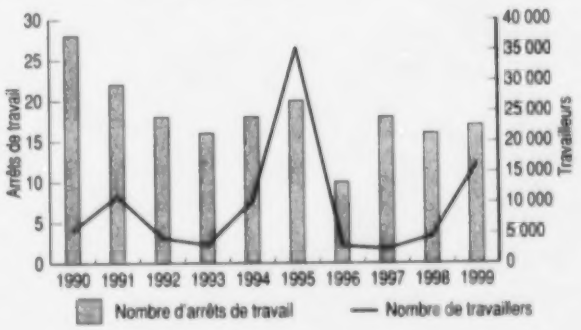
NOMBRE DE TRAVAILLEURS TOUCHÉS

Le nombre d'employés touchés par les arrêts de travail a varié de 2 300 à 35 000 de 1990 à 1998, pour une moyenne annuelle de 8 700. C'est en 1990 qu'a été enregistré le nombre d'arrêts le plus élevé, mais le nombre de travailleurs touchés, soit 5 311, était de beaucoup inférieur à la moyenne annuelle. En 1995, le nombre de travailleurs touchés par les arrêts de travail a atteint son point culminant (35 252), et les conflits de travail dans le secteur ferroviaire ont figuré pour 89 % du total.

Au cours de 1999, 16 000 travailleurs ont été affectés par des arrêts de travail et de ce nombre, 58 % œuvraient dans le secteur du transport en commun et par autocar, 22 % et 13 % dans le transport maritime et le transport ferroviaire respectivement et 7 % dans le transport aérien, le camionnage et le taxi.

La figure 7-2 indique le nombre d'arrêts de travail et d'employés affectés par des arrêts de travail au sein de l'industrie du transport au cours de la dernière décennie.

FIGURE 7-2 : NOMBRE D'ARRÊTS DE TRAVAIL ET DE TRAVAILLEURS TOUCHÉS, 1990 – 1999



Source : Ressources humaines Canada.

33 Les données sur 1999 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du rapport.

34 La main-d'oeuvre désigne principalement les employés affectés à la fourniture directe des services de transport.

JOURS-PERSONNES PERDUS

Le nombre de jours-personnes qui ont été perdus par suite d'arrêts de travail a été, en moyenne, de 112 000 entre 1990 et 1998, le niveau maximum de 250 000 ayant été atteint en 1995. Le secteur ferroviaire a enregistré trois arrêts de travail cette année-là, soit 85 % du total des jours-personnes perdus. Le nombre d'arrêts de travail le plus bas a été observé en 1996, soit 49 860, 86 % de ce total concernant le secteur du transport en commun et par autocar.

Au cours de 1999, il y a eu une perte de 58 000 jours-personnes causée par les conflits de travail. Un arrêt de travail dans le secteur du transport maritime au Port de Vancouver au cours du quatrième trimestre de 1999, a été le plus important du secteur des transports, représentant plus de 33 % du nombre de jours-personnes de travail perdus dans les transports en 1999. Cependant les huit arrêts de travail du secteur du transport en commun et par autocar ont figuré pour pratiquement 50 % de ce total. Dans les secteurs du camionnage et du taxi, les pertes ont été pour ainsi dire très faibles en 1999, ne représentant que 3 % des jours-personnes de travail perdus des transports.

C'est la province de l'Ontario qui, après la Colombie-Britannique, a été le plus durement touchée au chapitre des conflits de travail en 1999, ayant perdu 20 030 jours-personnes au cours de 1999.[35] La Nouvelle-Écosse a accusé une perte de 8 500 jours-personnes en 1998, attribuables aux conflits de travail au sein du transport en commun et la Colombie-Britannique, 2 660 jours-personnes en 1999 pour les mêmes raisons. Terre-Neuve compte pour 8 520 jours-personnes perdus en 1999 suite à un arrêt de travail dans le secteur du transport aérien.

La figure 7-3 établit une comparaison entre le nombre d'arrêts de travail et le nombre connexe de jours-personnes perdus dans l'industrie du transport au cours de la dernière décennie.

FIGURE 7-3 : ARRÊTS DE TRAVAIL ET JOURS-PERSONNES PERDUS

Source : Ressources humaines Canada.

Le tableau 7-22 donne un résumé du nombre d'arrêts de travail, des travailleurs touchés et des jours-personnes perdus en raison des conflits de travail au sein de l'industrie du transport depuis 1990.

TABLEAU 7-22 : CONFLITS DE TRAVAIL PAR MODE DE TRANSPORT

	1990	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Nombre d'arrêts de travail						
Transport aérien	1	1	1	7	3	1
Transport ferroviaire	3	3	1	0	1	3
Transport maritime	6	4	0	4	4	1
Camion	5	3	2	5	4	2
Autocar/transport urbain	11	3	4	1	4	8
Taxi	2	6	2	1	0	2
Total	28	20	10	18	16	17
Nombre de travailleurs touchés						
Transport aérien	24	65	147	1 177	2 693	265
Transport ferroviaire	1 880	31 540	502	0	25	2 130
Transport maritime	408	2 306	0	472	459	3 550
Camion	570	209	100	559	250	860
Autocar/transport urbain	2 385	838	2 031	68	1 006	9 296
Taxi	44	294	49	7	0	24
Total	5 311	35 252	2 829	2 283	4 433	16 125
Nombre de jours-personnes perdus						
Transport aérien	1 100	3 420	600	51 420	33 840	8 520
Transport ferroviaire	29 540	211 730	2 150	0	180	7 080
Transport maritime	20 160	15 010	0	1 499	10 510	19 620
Camion	14 100	1 000	850	14 220	15 450	1 700
Autocar/transport urbain	31 070	6 000	42 820	2 340	28 150	21 490
Taxi	630	13 260	3 440	850	0	110
Total	96 600	250 420	49 860	70 329	88 130	58 520

Source : Développement des ressources humaines Canada.

35 1999 : 4 grèves au sein du transport en commun.

TRANSPORT ET ÉCHANGES COMMERCIAUX 8

Les échanges intérieurs et internationaux continuent d'avoir une incidence considérable sur le transport canadien. La mondialisation continue de l'économie mondiale ne fera qu'accroître le rôle essentiel des transports dans l'ensemble des échanges commerciaux.

Le transport est essentiel pour toute transaction commerciale. L'économie ouverte du Canada a besoin des transports pour l'expédition de produits vers des pays étrangers et la réception de ceux qui en arrivent ainsi que pour le transport de marchandises à l'intérieur des provinces ou entre elles. Le rapport étroit qui existe entre les échanges commerciaux et le transport signifie donc que la croissance et la structure des échanges influencent non seulement la croissance dans la demande de transport, mais aussi le choix des modes.

Dans le présent chapitre, on examine les échanges intérieurs et internationaux du Canada, leurs liens avec le transport, en particulier pour la période de 1992 à 1998. On aborde les échanges intérieurs du point de vue des produits et des services[1] transportés au sein des provinces[2] et entre elles. En ce qui concerne les échanges internationaux avec les États-Unis et d'autres pays, on examine à la fois la composition des produits et des services transportés et le choix des modes. Le présent chapitre traitera de la façon dont les échanges commerciaux influencent directement le type de transport utilisé.

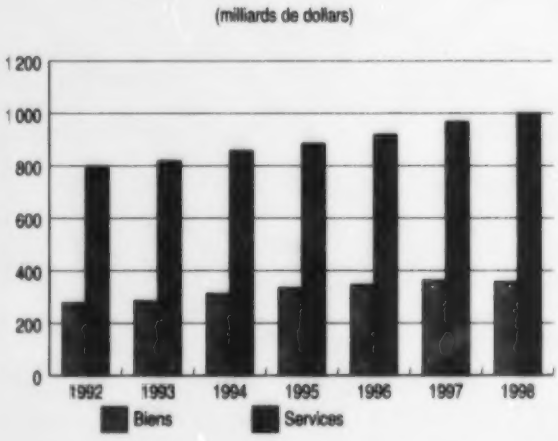
ÉCHANGES INTÉRIEURS

De 1992 à 1998, la valeur des échanges intérieurs (produits et services) est passée de 1 071 milliards $ à 1 354 milliards $ (en dollars courants), ce qui signifie qu'après la récession du début des années 1990, la valeur des échanges intérieurs a augmenté selon le taux annuel moyen de 4 % au cours de cette période. Toutefois, en dollars constants (de 1992), cette croissance de la moyenne annuelle ne correspond plus qu'à 2,7 %. Comme on l'expliquera plus loin, cette croissance dans les échanges intérieurs est modeste en comparaison avec celle des échanges internationaux au cours de la même période.

Les échanges commerciaux intraprovinciaux ont représenté la part la plus importante des échanges intérieurs, selon un taux demeuré assez constant au cours de la période de 1992 à 1998, les échanges intraprovinciaux correspondant à 87 % des échanges intérieurs, et les échanges interprovinciaux, à 13 %. En fait de produits et de services, la part des échanges intérieurs de services est demeurée constante, intervenant pour 74 %, alors que la part des produits se stabilisait à 26 %.

Les figures 8-1 et 8-2 indiquent les échanges intérieurs par type et secteur de 1992 à 1998.

FIGURE 8-1 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR TYPE, 1992 – 1998



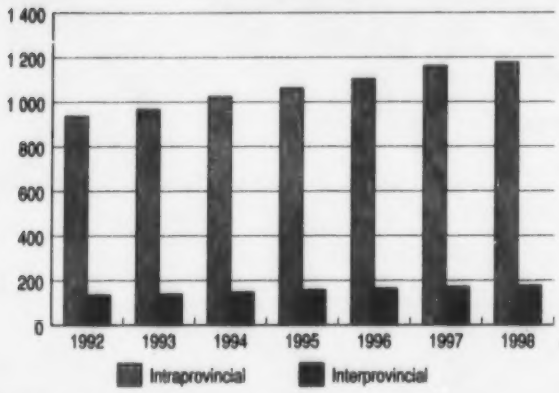
Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

1 Les « produits » comprennent les produits primaires et manufacturés. Les « services » se rapportent aux activités comme le transport et l'entreposage, les communications, les services de gros et de détail, les services financiers, es assurances et les services immobiliers, les services commerciaux, personnels et divers.

2 Les flux d'échanges commerciaux interprovinciaux sont estimés à partir du système provincial d'information sur les comptes nationaux, lequel est basé sur les intrants et les extrants. Statistique Canada a diffusé une nouvelle série chronologique remontant à 1998, mais qui ne comprend pas de ventilation des flux d'échanges commerciaux provinciaux par mode de transport.

FIGURE 8-2 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1992 – 1998

(milliards de dollars)



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

COMPOSITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

Les produits et les services créent des besoins différents en matière de transport. De 1992 à 1998, la valeur des services échangés est passée de 792 milliards $ à 996 milliards $, soit une croissance moyenne de 3,9 %. Plus de 90 % des services ont été échangés au niveau intraprovincial. En 1998, les principaux services intérieurs étaient liés aux services commerciaux et financiers (206 milliards $), au secteur gouvernemental (190 milliards $), aux services de gros et de détail (125 milliards $), de construction (106 milliards $) et de transport (66 milliards $).

La valeur des produits échangés au niveau intérieur est passée de 278 milliards $ à 358 milliards $, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 4,3 %. Les matières usinées et les produits manufacturés représentaient près de 80 % des échanges intérieurs, alors que les produits primaires et les matières brutes correspondaient au reste. Plus de 70 % des échanges intérieurs de produits ont été effectués au niveau intraprovincial.

TABLEAU 8-1 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1998

(milliards de dollars)

	Produits	*Services*	*Total*	*Part des produits (%)*	*Part des services (%)*
Secteurs					
Intraprovincial	255,4	922,0	1 177,4	22	78
Interprovincial	102,2	74,4	176,6	58	42
Total	357,6	996,4	1 354,0	26	74

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, Division des entrées et sorties

Le tableau 8-1 montre la valeur des échanges intérieurs par secteur et type de produits pour 1998.

TRANSPORT PAR MODE

De 1992 à 1998, le volume transporté par divers modes a augmenté de 3 % en moyenne, passant de 362 millions à 429 millions de tonnes. Le transport ferroviaire occupait le premier rang, variant entre 46 % et 50 % du nombre de tonnes transportées. Le camionnage pour compte d'autrui[3] suivait de près, sa part passant de 34 % à 41 %. La part du transport maritime a légèrement diminué, passant de 14 % à 11 %. Le transport aérien a transporté moins de 1 %.

Le tableau 8-2 montre qu'en 1998, 429 millions de tonnes ont été transportées à l'intérieur du pays. Les modes de transport ferroviaire et maritime ont mené plus de 70 % de leur activité dans l'expédition de produits primaires et de matières brutes, alors que le camionnage pour compte d'autrui atteignait le même taux d'activité, mais dans les produits manufacturés et matières usinées. Le transport par conteneur représentait moins de 1 % des marchandises transportées par service maritime intérieur et 7 % de celles acheminées par transport ferroviaire intérieur.

TABLEAU 8-2 : FLUX INTÉRIEURS DE TRANSPORT,[1] 1998

(millions de tonnes)

	Rail	*Eau*	*Camions pour compte d'autrui*	*Air*	*Total*
Produits primaires					
Grains	26,0	5,2	4,7		35,9
Produits forestiers	19,6	8,7	27,5		55,8
Minerais métalliques	49,2	7,1	1,3		57,6
Minerais non métalliques	21,5	10,7	13,8		46,0
Combustibles minéraux	38,8	1,7	5,2		45,7
Total :	155,1	33,4	52,5		241,0
Produits manufacturés	47,3	14,9	125,3	0,5	188,0
Total des produits	202,4	48,3	177,8	0,5	429,0

1 Les flux de trafic tiennent compte des mouvements de marchandises expédiées (chargées ou déchargées), sans double comptabilisation.

Source : Transports Canada, à partir de diverses publications de Statistique Canada

La part du camionnage serait supérieure si l'on avait pu tenir compte des activités des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui, des entreprises de camionnage privées et des propriétaires-exploitants.[4]

3 Le camionnage pour compte d'autrui comprend les transporteurs des classes I et II dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain sont d'au moins 1 million $, comme le définit Statistique Canada dans le sondage trimestriel sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des produits). Les services de messageries ainsi que les activités des transporteurs privés et des propriétaires-exploitants sont exclus du sondage.

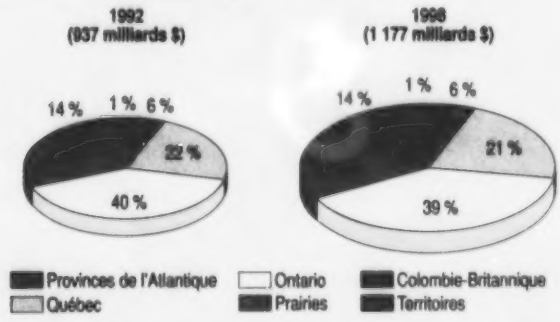
4 En 1997, Statistique Canada a apporté des changements dans la méthode utilisée pour ses sondages sur le camionnage pour qu'elle soit conforme au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Par conséquent, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont d'au moins 1 million $ et dont plus de la moitié des recettes d'affaires proviennent de déplacements locaux (de moins de 80 km) ne font plus l'objet des sondages.

ÉCHANGES INTRAPROVINCIAUX

De 1992 à 1998, les échanges intraprovinciaux sont passés de 937 milliards $ à 1 177 milliards $ selon une augmentation moyenne annuelle de 3,9 %. Comme nous l'avons déjà dit, les échanges dans le secteur des services étaient au premier rang des échanges intraprovinciaux, dans chaque province, représentant en moyenne 73 % du total de ces derniers.

La figure 8-3 montre que les parts n'ont pas changé au cours de la période. L'Ontario demeure la principale province où se déroulent les échanges intraprovinciaux, intervenant pour près de 40 % du total des échanges intraprovinciaux. Le Québec se classe au deuxième rang avec une part de 22 %, suivie par les provinces des Prairies avec 19 % (l'Alberta se taillant la plus grosse part), puis la Colombie-Britannique avec 14 %, les provinces de l'Atlantique avec 6 % et les territoires avec 1 %.

FIGURE 8-3 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTRAPROVINCIAUX, PAR PROVINCE, 1992 et 1998



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

La valeur des produits échangés au sein de chaque province, tout en étant inférieure à celle des services, est passée de 199 milliards $ à 255 milliards $.

Le tableau 8-3 montre que, du point de vue du tonnage, le camionnage pour compte d'autrui et le transport ferroviaire ont répondu à la demande de transport de marchandises générée par les échanges intraprovinciaux en 1998. La part du camionnage est probablement supérieure à celle qui figure dans le tableau, car les données sur les transporteurs privés, les propriétaires-exploitants et les petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui n'étaient pas disponibles.

ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX

Bien que les échanges interprovinciaux constituent une petite composante des échanges intérieurs, ils sont importants parce qu'ils montrent les interactions économiques entre provinces et révèlent les changements.

TABLEAU 8-3 : FLUX INTÉRIEURS DE TRANSPORT,[1] PAR SECTEUR ET MODE, 1998

(Millions de tonnes)

Secteurs	Rail	Eau	Camion pour compte d'autrui	Air	Total
Intraprovincial	86,0	29,3	130,7	N/D	246,0
Interprovincial	116,4	19,0	47,1	N/D	182,5
Total :	202,4	48,3	177,8	0,5	429,0

1 Les courants de trafic tiennent compte des mouvements de marchandises expédiées (chargées ou déchargées), sans double comptabilisation.

Source : Transports Canada, adaptées à partir de diverses publications de Statistique Canada

De 1992 à 1998, les échanges interprovinciaux sont passés de 134 milliards $ à 177 milliards $, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 4,7 %. Par opposition aux échanges intraprovinciaux, la part des produits était la plus importante, représentant près de 60 % du total, et celle des services, 40 %.

En 1998, les principaux services échangés entre provinces étaient les services financiers et commerciaux (22 milliards $), les services de gros et de détail (21 milliards $) et le transport (14 milliards $). Au cours de la même année, la valeur des produits transportés entre provinces a été évaluée à 102 milliards $. Près de 13 % de ces produits étaient des produits primaires et bruts (p. ex., combustibles minéraux). Les principaux produits échangés étaient des produits alimentaires (21 milliards $), de la machinerie et des équipements (17 milliards $) et des combustibles minéraux (12 milliards $). Comme le montre le tableau 8-3, le transport ferroviaire et le camionnage pour compte d'autrui étaient les principaux modes utilisés pour transporter des produits entre les provinces en 1998.

PRINCIPALES ROUTES EST–OUEST

Le tableau 8-4 montre les principaux marchés d'échanges interprovinciaux et souligne les liens commerciaux solides entre provinces avoisinantes.

En 1998, six flux d'échanges interprovinciaux, comptant chacun pour plus de 10 milliards $, ont égalé plus de 70 % du total des échanges interprovinciaux. Cinq d'entre eux avaient l'Ontario comme province d'origine. Les flux d'échanges interprovinciaux les plus importants mettaient en cause le Québec et l'Ontario et totalisaient 51 milliards $, y compris 29 milliards $ pour les flux de l'Ontario vers le Québec. Ces échanges représentaient 29 % du total des échanges interprovinciaux.

D'autres flux d'échanges interprovinciaux importants se sont produits entre l'Ontario et l'Alberta, pour une valeur de 22 milliards $, soit 12 % du total des échanges interprovinciaux, suivis des flux entre l'Ontario et la Colombie-Britannique (15 milliards $, soit 8 %), et des flux entre l'Ontario et le Manitoba/la Saskatchewan (14 milliards $, soit 8 %). Ces pourcentages sont restés stables au cours de la période de 1992 à 1998.

TABLEAU 8-4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX,[1] PRINCIPALES ROUTES EST-OUEST, 1998

(milliards de dollars)

Routes (orig./dest.)	*Valeurs des échanges*	*Total (deux sens)*	*Proportion (%)*
Ontario/Québec	29,1	51,1	29
Québec/Ontario	22,0		
Ontario/Alberta	12,9	21,7	12
Alberta/Ontario	8,8		
Ontario/Colombie-Britannique	11,0	14,8	8
Colombie-Britannique/Ontario	3,8		
Ontario/Manitoba et Saskatchewan	8,6	13,8	8
Manitoba et Saskatchewan/Ontario	5,2		
Ontario/provinces de l'Atlantique	10,1	13,2	7
Provinces de l'Atlantique/Ontario	3,1		
Alberta/Colombie-Britannique	6,5	12,0	7
Colombie-Britannique/Alberta	5,5		
Québec/provinces de l'Atlantique	5,5	9,1	5
Provinces de l'Atlantique/Québec	3,6		
Alberta/Manitoba et Saskatchewan	5,2	8,9	5
Manitoba et Saskatchewan/Alberta	3,7		
Québec/Alberta	3,9	6,6	4
Alberta/Québec	2,7		
Québec/Colombie-Britannique	3,8	5,7	3
Colombie-Britannique/Québec	1,9		
Total partiel :		156,9	89
Autres routes		19,7	11
Total des échanges commerciaux interprovinciaux		176,6	100

1 Aucune double comptabilisation, du fait que les exportations d'une province sont les importations d'une autre. Les échanges commerciaux interprovinciaux comprennent la valeur des produits et des services.

Source : Transports Canada, à partir des données de la Division des entrées et sorties de Statistique Canada

Les figures 8-4 et 8-5 montrent les principaux flux d'échanges interprovinciaux en 1998.

FIGURE 8-4 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, 1998, PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, AVEC L'ONTARIO COMME POINT D'ORIGINE

(milliards de dollars)

Source : Transports Canada

FIGURE 8-5 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, 1998, PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, AYANT D'AUTRES RÉGIONS[1] COMME POINT D'ORIGINE

(milliards de dollars)

1 À l'exclusion de l'Ontario comme point d'origine.

Source : Transports Canada

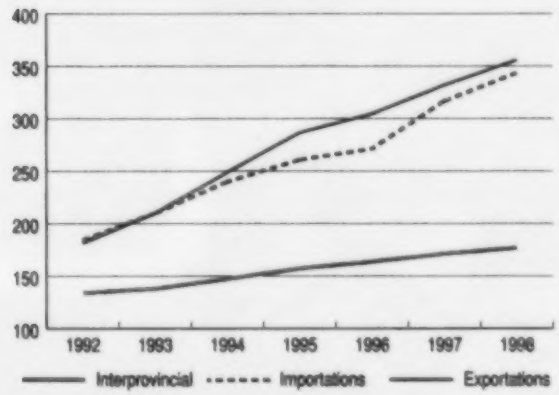
ÉCHANGES INTERNATIONAUX

Les flux d'échanges commerciaux sont l'une des nombreuses façons de montrer les interactions entre le Canada et d'autres pays. Lorsqu'il s'agit de comparer les flux d'échanges interprovinciaux est–ouest avec ceux dans le sens nord–sud, nous constatons l'importance croissante des marchés extérieurs pour les économies provinciales.

De 1992 à 1998, les exportations et les importations internationales ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 11,9 % et de 10,9 %, respectivement. Les échanges interprovinciaux, par contre, ont affiché un taux de croissance moins élevé, soit de 4,7 %. Le volume des exportations et des importations internationales a presque doublé, celui des exportations étant passé de 181 milliards $ à 356 milliards $, et celui des importations, de 184 milliards $ à 343 milliards $.

FIGURE 8-6 : TENDANCES : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX VS EXPORTATIONS/IMPORTATIONS, 1992 – 1998

(milliards de dollars)



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

La figure 8-6 montre les tendances dans les échanges interprovinciaux par rapport aux exportations et aux importations de 1992 à 1998.

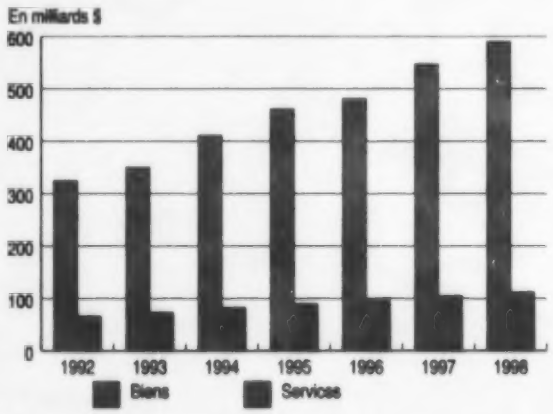
COMPOSITION DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS

De 1992 à 1998, les produits étaient au premier rang des exportations et importations internationales, leur part, supérieure à celle des services, allant de 82 % à 84 %. En 1998, les produits échangés par le Canada à l'échelle internationale étaient évalués à 590 milliards $, alors que les services correspondaient à 110 milliards $.

Les principaux services échangés par les provinces à l'échelle internationale étaient des services commerciaux et financiers (41 milliards $), le transport (28 milliards $), les services de gros (13 milliards $), et les services personnels/divers (13 milliards $). Les produits se trouvaient principalement dans le secteur des produits manufacturés et des matières usinées, totalisant près de 90 % du total. La part des produits primaires est tombée de 11 % à 8 % au cours de cette période.

La figure 8-7 montre les échanges extérieurs du Canada par type de 1992 à 1998.

FIGURE 8-7 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERNATIONAUX, PAR TYPE, 1992 – 1998



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX ET CHOIX DE MODE

Pour examiner le rapport entre les flux d'échanges commerciaux et le choix de mode, nous étudierons de deux manières les échanges commerciaux du Canada avec les É.-U. et ceux du Canada avec d'autres pays.

ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES É.-U.

INCIDENCE DES ÉCHANGES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U.

Les échanges commerciaux entre le Canada et les É.-U. ont donné l'impulsion au rendement général de l'économie du pays et à ses activités commerciales. De 1992 à 1998, la part des exportations vers les É.-U. est passée de 77 % à 85 % du total des exportations du Canada. En même temps, la part des importations en provenance des É.-U. est passée de 65 % à 68 % du total des importations du Canada en provenance de tous les pays.

De 1992 à 1998, les exportations vers les É.-U. ont monté en flèche, passant de 126 milliards $ à 270 milliards $, soit un taux de croissance annuelle de 13,6 %. La croissance moyenne des exportations vers des pays autres que les É.-U., de 4,6 %, était moins élevée, situation qui s'explique en partie par les crises monétaires asiatique et latine et une récession qui a grandement sapé les économies de ces régions en 1998.

Les importations en provenance des É.-U. ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 13,3 %, passant de 96 milliards $ à 204 milliards $. En ce qui concerne les importations en provenance de pays autres que les É.U., le taux de croissance moyen a atteint 10,7 %.

RÉPARTITION MODALE

Le camionnage et le transport ferroviaire ont été les principaux modes choisis pour les échanges transfrontaliers.[5] En 1998, le camionnage a été le mode le plus utilisé pour les échanges entre le Canada et les É.-U., représentant 63 % des exportations et 80 % des importations. Il était suivi du transport ferroviaire, correspondant à 21 % des exportations et à 9 % des importations. Le mode de transport par pipeline (inclus dans la catégorie « Autre ») s'est classé au troisième rang dans l'acheminement des produits exportés vers les É.-U., alors que le transport aérien s'est classé au deuxième rang dans les importations.

De 1992 à 1998, le camionnage et le transport aérien ont accusé une légère hausse de leur part (surtout dans les exportations), alors que le transport ferroviaire et le transport maritime subissaient une baisse, leur croissance se faisant à un rythme moins élevé que celles du camionnage et du transport aérien.

Le tableau 8-5 montre les exportations du Canada vers les É.-U. et les importations du Canada en provenance des É.-U. par mode et secteur.

5 Plus d'un mode de transport pourrait servir à l'acheminement des produits échangés entre le pays d'origine et la destination. Dans le cas des exportations, le mode de transport désigne celui qui est utilisé pour traverser les frontières internationales. Dans le cas des importations, le mode de transport représente le dernier mode utilisé pour acheminer les marchandises jusqu'au bureau de dédouanement au Canada. Cela peut différer du mode de transport utilisé pour l'acheminement des marchandises jusqu'au point d'entrée au Canada pour le prédédouanement intérieur. En conséquence, il peut y avoir sous-estimation des importations canadiennes transportées par bateau et par avion.

TABLEAU 8-5 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PAR MODE ET SECTEUR, 1992 – 1998

	Milliards de dollars	Proportion (%)				
Année	***Exportations***[1]	*Route*	*Rail*	*Eau*	*Air*	*Autres*
1992	125,7	57,9	23,6	2,9	4,8	10,8
1993	150,7	57,6	24,4	2,9	4,5	10,6
1994	183,3	57,9	24,6	2,7	4,9	9,9
1995	207,8	57,5	25,1	3,3	4,7	9,4
1996	223,2	59,0	22,6	3,1	4,5	10,8
1997	245,1	59,5	22,4	2,7	5,0	10,4
1998	269,9	62,7	20,8	2,3	5,2	9,0
	Importations	*Route*	*Rail*	*Eau*	*Air*	*Autres*
1992	96,5	80,8	8,7	1,8	8,3	0,4
1993	113,8	81,9	8,5	1,6	7,5	0,5
1994	137,3	81,1	9,4	1,4	7,7	0,4
1995	150,7	80,1	9,5	1,5	8,6	0,3
1996	156,9	79,9	8,8	1,5	9,2	0,5
1997	184,3	79,2	9,6	1,5	9,2	0,6
1998	203,6	80,0	8,6	1,5	9,2	0,7

1 Total des exportations, y compris les exportations et réexportations de produits canadiens.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; totalisations spéciales

TABLEAU 8-6 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U.,[1] PAR PROVINCE, 1988 et 1998

(milliards de dollars)

			Proportion (%)	
	1988	*1998*	*1988*	*1998*
Ontario	119,6	306,6	64,2	64,8
Québec	28,1	67,9	15,1	14,3
Alberta	12,5	34,1	6,7	7,2
Colombie-Britannique	12,7	29,6	6,8	6,3
Manitoba	4,2	13,6	2,2	2,9
Saskatchewan	3,2	9,5	1,7	2,0
Nouveau-Brunswick	2,8	6,4	1,5	1,4
Nouvelle-Écosse	1,8	3,4	1,0	0,7
Terre-Neuve	1,4	1,9	0,7	0,4
Île-du-Prince-Édouard	0,1	0,4	0,1	0,1
Yukon	0,0	0,0	0,0	0,0
Territoires du Nord-Ouest	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL:	**186,3**	**473,5**	**100,0**	**100,0**

1 Total des exportations et des importations.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; totalisations spéciales

ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES É.-U. PAR RÉGION

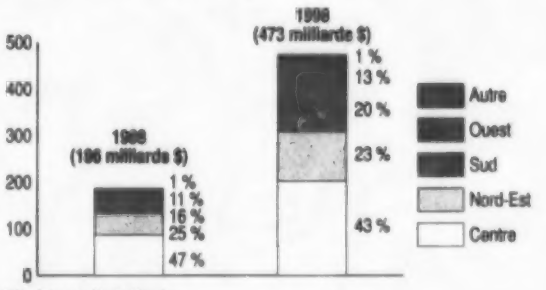
En 1998, quatre provinces se sont accaparées de 93 % des échanges du Canada avec les É.-U. L'Ontario s'est taillé la plus grande part, soit 65 % des échanges transfrontaliers, intervenant pour 158 milliards $ dans les exportations et 148 milliards $ dans les importations. Le Québec était au deuxième rang avec 14 %, correspondant à 48 millions $ dans les exportations et à 20 milliards $ dans les importations. L'Alberta et la Colombie-Britannique suivaient avec 7 % et 6 %, respectivement. Toutes les provinces canadiennes, mis à part le Manitoba et le territoire du Yukon, ont accusé un bilan positif, puisque leurs exportations vers les É.-U. ont été supérieures à leurs importations.

Le tableau 8-6 montre les échanges commerciaux du Canada avec les É.-U. par province en 1988 et 1998. La part des provinces n'a pas grandement varié entre ces deux années.

En 1998, les échanges transfrontaliers par région des É.-U.[6] ont révélé que la région du centre des É.-U. a été le principal intervenant dans ces échanges, ayant participé pour 43 % des échanges, soit 202 milliards $ (113 milliards $ en provenance du Canada et 89 milliards $ à destination du Canada). La région du nord-est des É.-U. s'est classée au deuxième rang, avec 107 milliards $ (23 % des échanges), suivie de la région du Sud, avec 94 milliards $, et celle de l'Ouest, avec 64 milliards $. Toutes les régions des É.-U. ont affiché un bilan négatif dans les échanges commerciaux avec le Canada, sauf le Sud, qui a expédié davantage de produits qu'il n'en a reçus.

La figure 8-8 montre les échanges transfrontaliers par région des É.-U. pour 1988 et 1998.

FIGURE 8-8 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA–É.-U.,[1] PAR RÉGION DES É.-U., 1988 ET 1998



Note : Autre e.g. Alaska, Hawaï.
1 Total des exportations et des importations.

Source : Statistique Canada, Division du commerce international

Entre 1988 et 1998, deux régions américaines ont affiché une hausse de leur part des échanges avec le Canada : le Sud, de 16 % à 20 %, et l'Ouest, de 11 % à 13 %. Comme nous l'expliquons plus loin, l'importance croissante des régions Sud et Ouest des É.-U. rend compte du fait que les modes de transport de surface acheminent les produits sur des distances d'autant plus longues que ces régions sont plus éloignées des points canadiens.

MODE PRIVILÉGIÉ

Comme nous l'avons déjà dit, le camionnage est le mode le plus utilisé dans les échanges entre le Canada et les É.-U.

6 Les régions américaines comprennent É.-U. Central, c.-à-d. les États limitrophes des Grands Lacs (Est central) et ceux des Dakota Nord et Sud, le Nebraska, le Kansas, l'Iowa, le Minnesota et le Missouri (Ouest central); Nord-Est É.-U., qui se rapporte aux États de la Nouvelle-Angleterre et aux États de l'Atlantique comme le New Jersey, New York et la Pennsylvanie; Sud É.-U., qui comprend les États du Sud de la côte Atlantique au Golfe du Mexique; et Ouest É.-U., qui se rapporte aux États montagneux et aux États le long du Pacifique.

De 1991 à 1998, le nombre de camions traversant la frontière entre le Canada et les É.-U. a affiché un taux de croissance annuel moyen de 7,9 %, allant de 19 680 camions à 33 410 camions par jour.[7] Au cours de la même période, la part des passages quotidiens de camions d'entreprises canadiennes est passée de 57 % à 66 %.

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont leur siège social au Canada ont transporté les produits sur de plus longues distances. De 1988 à 1998, les distances moyennes par tonne acheminée ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 2,7 % pour les exportations (de 791 à 1 037 kilomètres) et un taux moyen de 2,5 % pour les importations[8] (de 928 à 1 184 kilomètres).

PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U.

En 1998, il y a eu 16 flux d'échanges commerciaux entre le Canada et les É.-U. d'une valeur d'au moins 9 milliards $ chacun, représentant près de 85 % du total des échanges entre le Canada et les É.-U. Le camionnage était le principal mode utilisé, représentant au moins la moitié des parts dans 14 d'entre eux.

Quatre flux d'échanges, faisant intervenir l'Ontario, ont totalisé 241 milliards $, soit plus de la moitié du total des échanges transfrontaliers. Le flux le plus important s'est produit entre l'Ontario et les États des É.-U. limitrophes des Grands Lacs, représentant une part de 30 %, les exportations étant de 75 milliards $, et les importations, de 66 milliards $. Les échanges de véhicules automobiles et de pièces étaient au premier rang des exportations de l'Ontario, principalement à destination du Michigan, et leur valeur s'élevait à 44 milliards $ (acheminement par camion pour 39 milliards $, par transport ferroviaire, pour 14 milliards $). De même, les importations de l'Ontario consistaient principalement en véhicules automobiles et pièces d'une valeur de 26 milliards $ (par camion, pour 22 milliards $, par transport ferroviaire, pour 4 milliards $) et en machinerie et équipements pour une valeur de 19 milliards $ avec le comionnage comme mode privilégié.

Le tableau 8-7 montre les 16 flux d'échanges, indique le bilan commercial et la répartition par mode dans chaque cas.

FIGURE 8-9 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX DE L'ONTARIO, 1998

(milliards de dollars)

Source : Transports Canada

TABLEAU 8-7 : ÉCHANGES COMMERCIAUX TRANSFRONTALIERS CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX NORD-SUD, 1998

(milliards de dollars)

Région canadienne	*Région américaine*	*Exportations du Canada*	*Importations au Canada*	*Total*	*%*	*Principaux modes de transport utilisés (% de la valeur totale)*
Ontario	Est Central	74,6	65,9	140,5	30	Route (82), Rail (16)
Ontario	Atlantique Central	29,2	20,5	49,7	10	Route (78), Rail (17)
Ontario	Atlantique Sud	11,3	15,7	27,0	6	Route (81), Rail (10)
Ontario	Pacifique	14,3	9,3	23,6	5	Route (54), Air (25)
Québec	Atlantique Central	12,5	4,3	16,8	4	Route (79), Rail (13)
Ontario	Ouest Central	6,8	9,0	15,8	3	Route (73), Rail (17)
Ontario	Sud Central	5,9	9,6	15,5	3	Route (82), Rail (15)
Ontario	Sud Ouest	5,8	9,4	15,2	3	Route (71), Rail (19)
Colombie-Britannique	Pacifique	8,1	6,6	14,7	3	Route (70), Eau (8)
Québec	Nouvelle-Angleterre	8,4	5,1	13,5	3	Route (85), Air (6)
Prairies	Est Central	8,6	4,9	13,4	3	Route (42), Pipeline (35)
Québec	Est Central	9,7	2,1	11,9	3	Route (57), Rail (30)
Prairies	Central Ouest	7,9	3,7	11,7	2	Route (53), Pipeline (31)
Ontario	Nouvelle-Angleterre	6,0	5,2	11,2	2	Route (78), Air (14)
Québec	Atlantique Sud	6,4	2,8	9,2	2	Route (61), Air (21)
Prairies	Pacifique	6,9	2,2	9,1	2	Route (41), Pipeline (33)
Sous-total :		**222,5**	**176,3**	**398,8**	**84**	
Autres		47,4	27,3	74,7	16	
Total des échanges commerciaux Canada/É.-U. :		**269,9**	**203,6**	**473,5**	**100**	

É.-U Central comprend les États limitrophes des Grands Lacs (Est Central) et ceux des Dakota Nord et Sud, le Nebraska, le Kansas, l'Iowa, le Minnesota et le Missouri (Ouest Central).
Nord-Est É.-U. se rapporte aux États de la Nouvelle-Angleterre et à ceux de l'Atlantique comme le New Jersey, New York et la Pennsylvanie.
Sud É.-U. comprend les États du Sud de la côte Atlantique au Golfe du Mexique.
Ouest É.-U. se rapporte aux États montagneux et aux États le long du Pacifique.

Source : Transports Canada, à partir des données adaptées de Statistique Canada, Division du commerce international

7 Adapté par Transports Canada à partir des données de Statistique Canada, Section des voyages internationaux.

8 Fondé sur Statistique Canada, sondage sur le camionnage pour compte d'autrui (Origine/destination des produits).

Les figures 8-9 et 8-10 montrent les flux d'échanges entre le Canada et les É.-U. mettant en cause l'Ontario et les autres régions du Canada.

FIGURE 8-10 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, RÉGIONS CANADIENNES[1], 1998

(milliards de dollars)

1 À l'exclusion de l'Ontario.

Source : Transports Canada

FORCE DES ÉCHANGES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U.

Des facteurs internes et externes ont contribué à l'accroissement des échanges du Canada avec les É.-U. Parmi ceux-ci, citons les taux de change du dollar et la réduction progressive des tarifs pour les produits par suite des accords commerciaux.

TABLEAU 8-8 : ÉCHANGES COMMERCIAUX CANADA/É.-U., 1988 - 1998, PART DES DROITS SUR LES PRODUITS IMPORTÉS DES É.-U.

(%)[1]

	1988	1992	1995	1998
Total des produits	2,6	1,8	0,7	0,2
Produits choisis :				
Automobiles et pièces	0,3	0,3	0,2	0,0
Machinerie et équipement	2,1	0,8	0,3	0,0
Machinerie électrique	3,2	1,7	0,7	0,1
Produits ménagers	8,8	3,9	1,2	0,1
Produits du papier et autres	5,9	1,9	0,2	0,0
Produits chimiques	4,9	2,0	0,4	0,1
Produits plastiques et caoutchouc	6,6	3,5	1,4	0,1
Produits en fer et acier	5,1	3,3	1,6	0,1
Produits non métalliques	4,2	2,4	0,9	0,1
Produits non ferreux	3,2	1,7	0,6	0,0
Produits laitiers	5,9	3,5	1,9	0,2

1 Rapport entre les droits perçus et la valeur totale des produits importés.

Source : Transports Canada, à partir des données adaptées de Statistique Canada, Division du commerce international

De 1988 à 1998, la part des droits perçus sur la totalité des produits importés des É.-U. a diminué constamment, tombant de 2,6 % à 0,2 %. Le tableau 8-8 montre la part des droits perçus pour certains produits importés des É.-U.

Grâce aux exportations, le taux de change du dollar a fait que les produits canadiens étaient relativement moins chers pour les consommateurs américains. Le tableau 8-9 montre l'évolution du taux de change au cours des dernières années.

TABLEAU 8-9 : TAUX DE CHANGE, DOLLARS CANADIENS PAR DEVISE CHOISIE

	Dollar É.-U.	*Livre sterling*	*Mark*	*Yen (milliers)*
1989	1,184	1,941	0,631	8,60
1993	1,290	1,938	0,781	11,65
1995	1,372	2,166	0,959	14,68
1997	1,385	2,268	0,799	11,45
1999	1,486	2,404	0,811	13,11

Source: Statistique Canada, cat. 11-010

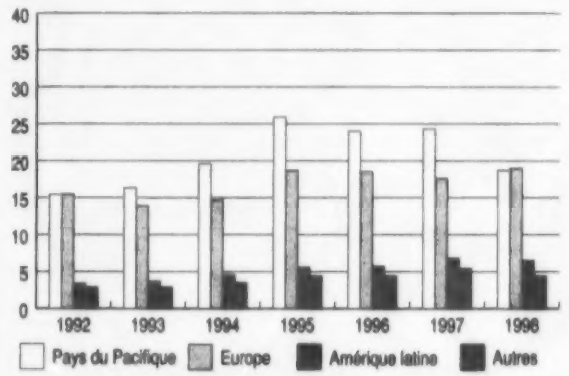
ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U.

Les échanges entre le Canada et des pays autres que les É.-U. sont moins importants que les échanges avec les É.-U. De 1992 à 1997, les exportations ont affiché un taux de croissance moyen de 7,9 %, les faisant passer de 37 milliards $ à 54 milliards $. Toutefois, en 1998, elles sont tombées à 49 milliards $, à cause des récessions et des crises financières qui ont miné les économies d'Asie et d'Amérique latine. Les importations en provenance de pays autres que les É.-U. n'ont pas subi le contrecoup de ces crises financières et ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 10,7 %, les faisant passer de 52 milliards $ (1992) à 95 milliards $ (1998).

Les figures 8-11 et 8-12 montrent les échanges commerciaux du Canada avec des pays autres que les É.-U.

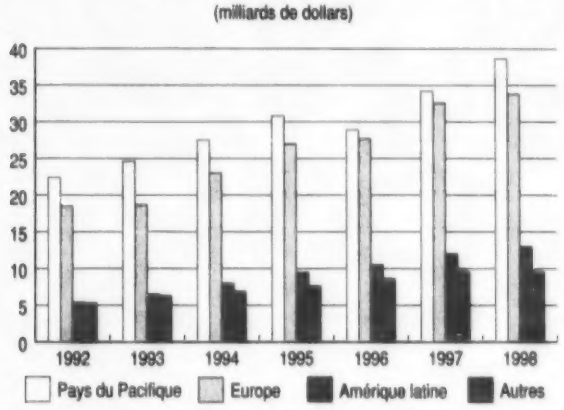
FIGURE 8-11 : EXPORTATIONS À DESTINATION DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1992 – 1998

(milliards de dollars)



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

FIGURE 8-12 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1992 – 1998



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

ÉCHANGES COMMERCIAUX PAR MODE

Le transport maritime et le transport aérien ont été les principaux modes utilisés dans les échanges commerciaux avec des pays autres que les É.-U. De 1992 à 1998, la part du transport maritime a accusé un recul à la fois dans les exportations et les importations. Au cours de la même période, la part du transport aérien est passée de 16 % à 19 % dans les exportations et de 15 % à 22 % dans les importations. Cette tendance rend compte des échanges commerciaux croissants pour ce qui est des produits de grande valeur comme l'équipement électronique et de télécommunications. Les importations par avion de machinerie ou d'équipement électronique et électrique ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 28 %, leur valeur ayant grimpé de 1,2 milliard $ à 5,2 milliards $. La valeur des autres articles d'équipement/de machinerie importés par avion a également augmenté au taux moyen de 23 % au cours de la même période.

Le tableau 8-10 montre les parts modales des exportations et importations du Canada avec des pays autres que les É.-U.

DIRECTIONS DES FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX

Entre 1988 et 1998, les provinces de l'Est et de l'Ouest partageaient habituellement à parts égales les exportations vers des pays autres que les É.-U. Toutefois, en 1998, les provinces de l'Est ont intervenu pour une part légèrement plus élevée (54 %) que les provinces de l'Ouest. Cette différence rend compte de la diminution des exportations vers des pays du Pacifique, qui étaient principalement acheminées par les provinces de l'Ouest.

TABLEAU 8-10 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR MODE ET SECTEUR, 1992 – 1998

(milliards de dollars)

		Proportion (%)				
Year	*Exportations*[1]	*Route*	*Rail*	*Eau*	*Air*	*Autres*
1992	37,2	8,1	0,7	74,7	16,4	0,0
1993	36,9	9,2	1,1	72,6	17,1	0,0
1994	42,4	9,6	1,5	72,4	16,5	0,0
1995	54,5	9,4	1,2	74,0	15,4	0,0
1996	52,6	9,0	1,1	72,9	17,0	0,0
1997	54,2	9,2	1,7	72,8	16,4	0,0
1998	48,6	7,8	1,3	71,4	19,4	0,0
Year	*Importations*	*Route*	*Rail*	*Eau*	*Air*	*Autres*
1992	51,5	32,0	4,9	44,9	14,6	3,7
1993	56,1	26,1	3,9	50,8	16,6	2,7
1994	65,4	25,4	3,7	50,2	18,7	2,0
1995	74,9	25,1	3,7	49,7	19,5	1,9
1996	75,6	26,2	3,5	47,4	20,3	2,7
1997	88,5	31,3	4,5	40,1	22,0	2,1
1998	95,0	35,9	3,6	37,5	21,8	

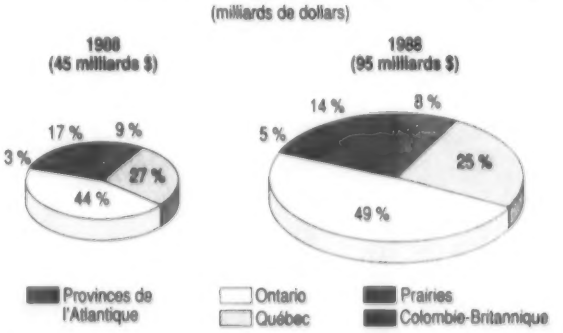
1 Total des exportations, y compris les exportations et réexportations de produits canadiens.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; totalisations spéciales

Au chapitre de l'importation de produits, les provinces de l'Est ont répondu pour plus de 80 %, l'Ontario venant au premier rang, avec 49 %. De 1988 à 1998, les provinces de l'Est étaient les principales provinces de dédouanement pour les importations en provenance de pays autres que les É.-U., et la part de l'Ontario est passée de 44 % à 49 %. Le Canada a affiché un bilan négatif dans les échanges commerciaux avec la plupart des pays autres que les É.-U. En 1998, les exportations vers des pays outre-mer ont totalisé 49 milliards $, alors que les importations de ces pays ont atteint 95 milliards $.

Les figures 8-13 et 8-14 montrent les parts provinciales dans les échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les É.-U. en 1988 et 1998.

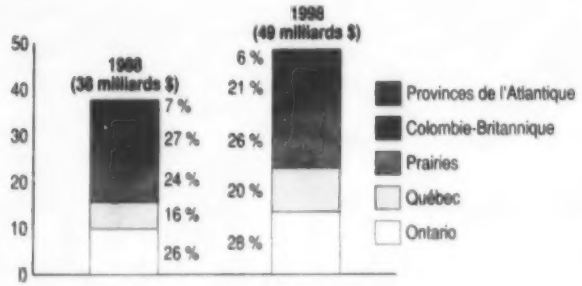
FIGURE 8-13 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR PROVINCE DE DÉDOUANEMENT, 1988 ET 1998



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

FIGURE 8-14 : EXPORTATIONS VERS DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR PROVINCE D'ORIGINE, 1988 ET 1998

(milliards de dollars)



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX

En 1998, quatre flux d'échanges commerciaux ont représenté 78 % des exportations vers des pays autres que les É.-U. :

- des provinces de l'Est vers des pays européens : 14,3 milliards $
- des provinces de l'Ouest vers des pays du Pacifique : 13,1 milliards $
- des provinces de l'Est vers des pays du Pacifique : 5,7 milliards $
- des provinces de l'Ouest vers des pays européens : 4,7 milliards $.

Les figures 8-15 et 8-16 montrent les principaux flux d'échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les É.-U.

En ce qui concerne les exportations, le plus grand flux d'échanges commerciaux des provinces de l'Est vers les pays européens ont totalisé 14,3 milliards $. Le flux comprenait principalement de la machinerie électrique/électronique et d'autres articles d'équipement (3,1 milliards $), des produits non ferreux (1,8 milliard $), des produits forestiers et de papier (1,5 milliard $), et des produits alimentaires (1 milliard $). Ces produits ont été acheminés par transport maritime (60 %) et transport aérien (35 %). Le flux des provinces de l'Ouest vers les pays du Pacifique intervenait pour 13,1 milliards $. Les produits forestiers et du papier, les produits alimentaires et les combustibles minéraux (p. ex., charbon) constituaient les principaux produits échangés et étaient acheminés presque exclusivement par transport maritime (96 %).

En 1998, quatre flux d'échanges ont représenté près de 80 % des produits importés de pays autres que les É.-U. :

- de pays européens vers les provinces de l'Est : 30 milliards $
- des pays du Pacifique vers les provinces de l'Est : 27,2 milliards $

FIGURE 8-15 : EXPORTATIONS VERS DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, 1998

(milliards de dollars)

Source : Transports Canada

FIGURE 8-16 : IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX, 1998

(milliards de dollars)

Source : Transports Canada

- des pays du Pacifique vers les provinces de l'Ouest : 11,4 milliards $
- du Mexique vers les provinces de l'Est : 6,9 milliards $.

Les importations des pays européens vers les provinces de l'Est ont représenté le plus grand flux d'échanges avec des pays outre-mer, totalisant 30 milliards $. Les principaux produits échangés étaient de la machinerie électrique/électronique et d'autres articles d'équipement (8,2 milliards $), des produits chimiques (3,6 milliards $), des combustibles minéraux (3,1 milliards $), des automobiles et des pièces, de l'alimentation et des produits en acier. Les modes utilisés étaient le transport maritime (47 %), suivi par le transport aérien (30 %) et le camionnage (20 %).[9] Dans ce dernier cas, il y a probablement surestimation,

9 L'information sur le camionnage et le transport ferroviaire peut servir à estimer l'importance du commerce du Canada avec les pays autres que les États-Unis ayant passé par les États-Unis. Toutefois, dans le cas des importations, une telle estimation est plus difficile à produire, car les documents contenant l'information sur le trafic de marchandises peut entraîner une sous-estimation des importations entrant à l'aide des modes maritime et aérien.

puisque le chiffre s'applique en partie à la réexpédition des marchandises via les É.-U. et que le reste est réparti parmi les modes maritime et aérien.

Les importations des pays du Pacifique vers les provinces de l'Ouest ont totalisé 27,2 milliards $ en 1998 et comprenaient de la machinerie et de l'équipement (6,8 milliards $), de la machinerie électrique/électronique (6,5 milliards $), des produits en acier, des automobiles et des pièces et des produits alimentaires transformés. Les produits ont été acheminés par la route (40 %), par bateau (30 %) et par avion (24 %). Comme nous l'avons déjà mentionné, il y a surestimation dans le cas de la route, ce qui signifie que les chiffres pour les modes maritime et aérien devraient être plus élevés.[10]

Les tableaux 8-11 et 8-12 montrent les principaux flux d'échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les É.-U.

TABLEAU 8-11 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX – EXPORTATIONS, 1998

(milliards de dollars)

	Origine			
Destinations :	*Provinces de l'Est*	*Provinces de l'Ouest*	*Total*	*Principaux modes de transport utilisés (% de la valeur totale)*
Europe	14,3	4,7	19,0	Eau (67), Air (29)
Pays du Pacifique[1]	5,7	13,1	18,7	Eau (82), Air (13)
Amérique latine[2]	3,3	1,7	5,0	Eau (55), Route (25)
Moyen Orient et Afrique	1,7	2,0	3,7	Eau (73), Air (17)
Mexique	0,7	0,7	1,5	Eau (42), Route (34)
Autres	0,3	0,4	0,7	Eau (82), Air (13)
TOTAL	**26,1**	**22,5**	**48,6**	

1 Y compris l'Océanie et les pays asiatiques, sauf le Bangladesh, Sri Lanka, les Maldives, l'Inde et le Pakistan.
2 Amérique du Sud, Amérique centrale et Antilles, sauf le Mexique

Source : Transports Canada, à partir des données adaptées de Statistique Canada, Division du commerce international

TABLEAU 8-12 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES COMMERCIAUX – IMPORTATIONS, 1998

(milliards de dollars)

	Destination			
Origine :	*Provinces de l'Est*	*Provinces de l'Ouest*	*Total*	*Principaux modes de transport utilisés (% de la valeur totale)*
Pays du Pacifique[1]	27,2	11,4	38,6	Eau (39), Route (37)
Europe	30,0	3,8	33,8	Eau (45), Air (31)
Mexique	6,9	0,8	7,7	Route (83), Rail (8)
Amérique latine[2]	4,8	0,5	5,3	Eau (41), Route (40)
Moyen Orient et Afrique	3,1	0,2	3,4	Eau (70), Air (13)
Autres	5,3	1,0	6,3	Eau (62), Air (23)
TOTAL	**77,3**	**17,7**	**95,0**	

1 Y compris l'Océanie et les pays asiatiques, sauf le Bangladesh, Sri Lanka, les Maldives, l'Inde et le Pakistan.
2 Amérique du Sud, Amérique centrale et Antilles, sauf le Mexique

Source : Transports Canada, à partir des données adaptées de Statistique Canada, Division du commerce international

DROITS SUR LES IMPORTATIONS

L'influence de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) s'est fait sentir sur les produits importés de pays autres que les É.-U. De 1988 à 1998, la part des droits perçus par Douanes Canada sur ces produits est tombée de 5,7 % à 2,5 %. Il s'est révélé une baisse des droits payés sur des produits importés surtout depuis 1992.

Le tableau 8-13 indique la part des droits perçus sur certains produits importés de pays autres que les [illegible].

TABLEAU 8-13 : ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA AVEC PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PARTS DES DROITS SUR LES PRODUITS IMPORTÉS DE PAYS AUTRES QU'É.-U.

(Pourcentage)[1]

	1988	*1992*	*1995*	*1998*
Total des produits	5,7	5,2	3,5	2,5
Produits choisis :				
Automobiles et pièces	5,9	5,2	3,0	2,8
Machinerie et équipement	2,0	1,6	0,9	0,2
Machinerie électrique	4,1	2,9	1,6	0,5
Produits ménagers	10,3	7,8	5,6	3,2
Produits du papier et autres	5,5	4,9	3,8	1,4
Produits chimiques	4,6	4,9	1,5	1,0
Produits plastiques et caoutchouc	8,0	7,7	6,0	4,5
Produits en fer et acier	6,1	6,1	4,8	3,0
Produits non métalliques	8,7	6,9	5,9	2,6
Produits non ferreux	4,9	4,0	2,4	1,5
Produits laitiers	1,9	1,5	1,7	1,9

1 Rapport entre les droits perçus et la valeur totale des produits importés.

Source : Transports Canada, à partir des données adaptées de Statistique Canada, Division du commerce international

RÉCENTES TENDANCES

L'économie mondiale et les échanges commerciaux ont subi le contrecoup, au cours des dernières années, des crises financières et des récessions qui ont débuté au Japon et se sont étendues ensuite aux pays asiatiques avoisinants et à l'Amérique latine. Les exportations de produits canadiens ont été en grande partie touchées en 1998, puisque ses exportations vers le Japon et les pays asiatiques de l'APEC[11] (Organisation de coopération économique Asie-Pacifique) ont diminué de plus de 25 % par rapport à 1997.

En 1999, il n'y a pas eu de reprise complète des économies des pays asiatiques de l'APEC, qui sont restées léthargiques. Par conséquent, les exportations du Canada vers le Japon et les autres pays de l'APEC ont diminué de 3,5 % et 5,4 %, respectivement, par rapport à 1998. Les exportations de produits canadiens vers d'autres pays d'Amérique latine ont diminué de 20 % de 1998 à 1999.

Au cours de la même période, les exportations de produits canadiens vers les É.-U. ont augmenté de plus de 14 %. À la fin de 1999, les exportations du Canada vers les É.-U.

10 Veuillez voir les notes 5 et 9.

11 À la fin de 1999, l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) comptait 21 membres, soit, à l'exclusion du Canada et des É.-U. : l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Papouasie-Nouvelle-Guinée; le Chili, le Pérou et le Mexique; le Brunei Darussalam, la République populaire de Chine, Hong Kong, l'Indonésie, le Japon, la Corée du Sud, la Malaisie, les Philippines, Singapour, Taïwan, la Thaïlande, le Vietnam et la Russie.

représentaient 87 % du total des exportations de produits canadiens, par comparaison avec 81 % il y a deux ans.

En 1999, les importations au Canada en provenance du Japon et des pays asiatiques de l'APEC étaient élevées, affichant un taux de croissance combiné de 9 % par comparaison avec celui de 1998. Cette croissance a dépassé celle des importations à partir des É.-U., dont le taux était de 5,7 % pour la même période. Les tableaux 8-14 et 8-15 révèlent les exportations et les importations du Canada par groupe de pays principal au cours de la période de 1998 – 1999.

TABLEAU 8-14 : EXPORTATIONS DE PRODUITS NATIONAUX, PAR GROUPE DE PAYS, 1998 ET 1999

Destination	*1998* (milliards de dollars)	*1999*	*Croissance (%)*
É.-U.	251,1	286,8	14,2
Pays autres que les É.-U.	46,4	43,6	(5,8)
Japon	8,6	8,3	(3,5)
Autres pays membres de l'APEC[1]	10,7	10,1	(5,4)
Mexique	1,4	1,5	8,6
Autres pays de l'Amérique latine[2]	3,9	3,1	(20,3)
Europe de l'Ouest	17,1	16,2	(5,4)
Autres pays	4,7	4,5	(5,0)
Total World	**297,5**	**330,4**	**11,1**

Note : Données préliminaires pour 1999.

1 Comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Papouasie-Nouv.-Guinée; le Chili et le Pérou; le Brunéi Darussalam, la Rép. populaire de Chine, Hong Kong, l'Indonésie, la Corée du Sud, la Malaisie, les Philippines, Singapour, Taïwan, la Thaïlande, le Vietnam et la Russie.
2 Comprend les Antilles, les pays d'Am. centrale et du Sud, sauf le Mexique, le Chili et le Pérou.

Source : Statistique Canada, cat. 65-001, décembre 1999

TABLEAU 8-15 : IMPORTATIONS À DESTINATION DU CANADA, PAR GROUPE DE PAYS, 1998 ET 1999

Origine	*1998* (milliards de dollars)	*1999*	*Croissance (%)*
É.-U.	203,5	215,1	5,7
Pays autres que les É.-U.	94,8	104,8	10,5
Japon	14,0	15,0	7,4
Autres pays membres de l'APEC[1]	25,7	28,1	9,2
Mexique	7,7	9,5	24,0
Autres pays de l'Amérique latine[2]	4,8	4,8	(0,7)
Europe de l'Ouest	32,0	35,8	12,0
Autres pays	10,6	11,6	8,9
Total World	**298,4**	**319,9**	**7,2**

Note : Données préliminaires pour 1999.

1 Comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Papouasie-Nouv.-Guinée; le Chili et le Pérou; le Brunéi Darussalam, la Rép. populaire de Chine, Hong Kong, l'Indonésie, la Corée du Sud, la Malaisie, les Philippines, Singapour, Taïwan, la Thaïlande, le Vietnam et la Russie.
2 Comprend les Antilles, les pays d'Am. centrale et du Sud, sauf le Mexique, le Chili et le Pérou.

Source : Statistique Canada, cat. 65-001, décembre 1999

TRANSPORT ET TOURISME 9

En 1998, les dépenses touristiques[1] au Canada se sont chiffrées à 47,1 milliards $ dont 18,5 milliards $, soit 39 %, étaient liées au transport

Les voyages intérieurs et les voyages à destination et en provenance du Canada ont généralement augmenté en 1999 alors que le dollar canadien regagnait un peu de vigueur et que l'économie canadienne se redressait. L'augmentation des voyages intérieurs effectués par les Canadiens enregistrée en 1998 s'est poursuivie au cours des trois premiers trimestres de 1999. Les Canadiens ont effectué davantage de voyages outre-mer et de voyages d'au moins une nuit aux É.-U. en 1999, mais moins d'excursions d'une journée aux É.-U.

En 1999, le Canada a enregistré une augmentation du nombre de visiteurs en provenance des É.-U., mais à un rythme plus modéré qu'en 1998. Davantage de visiteurs provenant d'outre-mer sont venus au Canada en 1999; il y a notamment eu un redressement dans le nombre de visiteurs en provenance de la région Asie-Pacifique. En 1999, l'augmentation des dépenses des touristes étrangers au Canada a entraîné une baisse, à 1,9 milliard $, du déficit du compte des voyages du Canada, soit le niveau le plus bas enregistré depuis 1987.

En 1998, les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 47,1 milliards $ dont 18,5 milliards $, soit 39 %, étaient liées au transport. Sur l'ensemble des dépenses touristiques au Canada, 32,9 milliards $, soit 70 %, correspondent aux dépenses des Canadiens et 14,2 milliards $, soit 30 %, aux dépenses des visiteurs étrangers.

DÉPENSES TOURISTIQUES

LES DÉPENSES TOURISTIQUES AU CANADA

Les dépenses touristiques au Canada comprennent les dépenses des Canadiens et des visiteurs étrangers. La demande intérieure correspond aux dépenses touristiques des Canadiens au Canada, par opposition aux exportations touristiques, qui correspondent aux dépenses des visiteurs étrangers au Canada. Les biens et services touristiques sont ceux pour lesquels une forte proportion de la demande provient des dépenses touristiques.

En 1998, les dépenses touristiques au Canada ont atteint 47,1 milliards $, soit une hausse de 7 % par rapport à 1997. Cette croissance s'est poursuivie en 1999, avec des dépenses se chiffrant à 18,3 milliards $ au cours du troisième trimestre, soit une augmentation de 6 % par rapport à la même période en 1998. La valeur relativement faible du dollar canadien a entraîné un accroissement des dépenses touristiques intérieures et internationales au Canada.

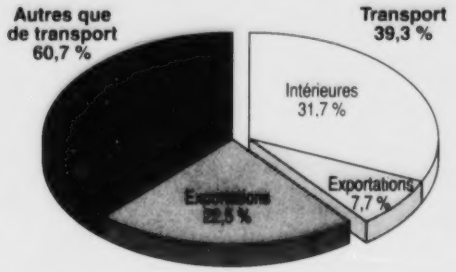
1 Le tourisme se rapporte aux personnes qui voyagent à destination d'endroits situés à l'extérieur de leur milieu habituel et qui y séjournent. Ces voyages sont effectués pour affaires, loisirs ou autres, et ne durent pas plus d'un an. Pour les Canadiens se déplaçant au Canada, un voyage est considéré comme touristique s'il est effectué sur une distance d'au moins 80 kilomètres à partir du domicile du voyageur. Un voyage international est un voyage effectué à destination ou en provenance du Canada. Cette définition du tourisme, qui est beaucoup plus large que la définition courante ne comprenant que les voyages d'agrément, souvent seulement vers des destinations importantes, est utilisée par l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies, Statistique Canada et la Commission canadienne du tourisme.

RÉPARTITION DES DÉPENSES

La figure 9-1 montre la répartition des dépenses touristiques au Canada en 1998. Les Canadiens ont contribué pour 70 % aux 47,1 milliards $ de dépenses touristiques, soit 32,9 milliards , alors que la portion restante de 30 % est attribuable aux touristes étrangers. La proportion étrangère des dépenses touristiques a continué à s'accroître en 1998, de 25 % en 1994 et de 29 % en 1997.

FIGURE 9-1 : RÉPARTITION DES DÉPENSES TOURISTIQUES AU CANADA 1998

(Total : 47,1 milliards $)



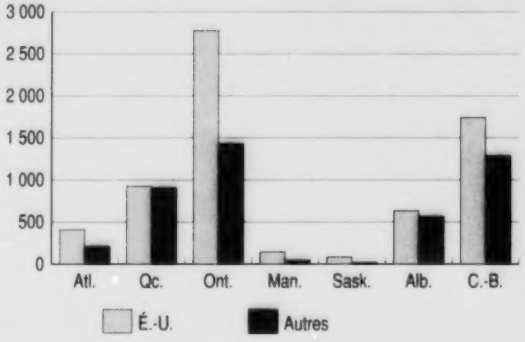
Source : Statistique Canada, Cat. 13-009-XPB.

Au cours des trois premiers trimestres de 1999, la demande intérieure s'est accrue par rapport aux dépenses effectuées par les étrangers. Au cours du troisième trimestre de 1999, les dépenses touristiques intérieures ont augmenté de 6,1 % par rapport à la même période en 1998, soit une hausse par rapport aux 3,5 % enregistrés au premier trimestre. Le taux d'augmentation des dépenses effectuées par les étrangers a respectivement chuté à 6,7 % et à 5,8 % pour les deuxième et troisième trimestres de 1999, ce qui représente une baisse par rapport aux augmentations de 10 à 13 % enregistrées au cours des cinq trimestres précédents.

La figure 9-2 illustre la répartition des dépenses touristiques en voyages d'au moins une nuit effectués par les non-résidents en 1998. Les dépenses touristiques enregistrées pour ce groupe ont augmenté dans toutes les régions du Canada en 1998. Au Québec, toutefois, elles ne se sont accrues que de 2 %, par rapport à presque 10 % ou plus dans les autres régions. Les dépenses des visiteurs d'outre-mer ont diminué au Québec. Il en a été de même en Ontario et en Saskatchewan, où elles ont moins d'importance que les dépenses touristiques des Américains. Les dépenses des Américains au Canada se sont accrues de presque 15 % tant dans les provinces de l'Atlantique qu'au Québec, et de plus de 20 % dans toutes les autres régions. Globalement, les résidents américains sont responsables de 60 % des dépenses effectuées par les non-résidents au Canada et de 75 % de tous les voyages en 1999, par rapport à 54 % et 72 % respectivement en 1998.

FIGURE 9-2 : LES DÉPENSES TOURISTIQUES EN VOYAGES D'AU MOINS UNE NUIT AU CANADA BY PROVINCE 1998

(en millions $)



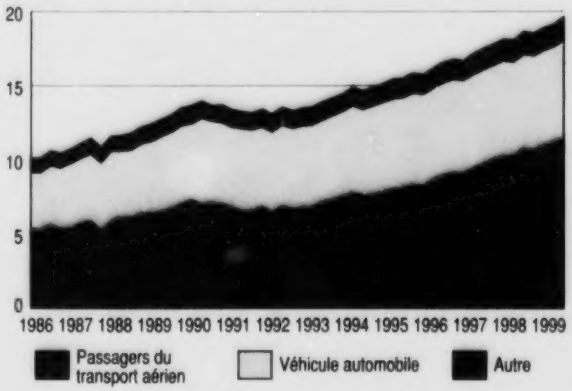
Source : Statistique Canada, Cat. 66-201

DÉPENSES EN TRANSPORT

Les dépenses touristiques en transport s'élevaient à 18,5 milliards $ en 1998, soit une hausse de 5 % par rapport à 1997, représentant 39 % de l'ensemble des dépenses touristiques au Canada. De ce montant, 10,6 milliards $, soit 57 %, représentent la part consacrée au transport aérien, soit une augmentation de 8 % par rapport à 1997. L'autre grande catégorie de dépenses, soit le transport automobile, représente 35 % des dépenses totales en 1998, par rapport à 37 % en 1997. Cette diminution marquée est attribuable à la baisse du prix du carburant. Le transport par autocar et le transport ferroviaire sont demeurés inchangés par rapport à 1997, représentant respectivement 3 % et 1 % des dépenses touristiques en transport. Les autres types de dépenses liées au transport, notamment le transport par voie d'eau, les autobus, les taxis et le stationnement, constituent 4 % de l'ensemble des dépenses.

FIGURE 9-3 : RÉPARTITION TRIMESTRIELLE DES DÉPENSES TOURISTIQUES EN TRANSPORT, 1986 – 1999

(en milliards $, données désaisonnalisées*)



Note : * données trimestrielles au taux annuel.

Source : Statistique Canada, Cat. 13-009-XPB.

La figure 9-3 illustre la répartition trimestrielle des dépenses touristiques en transport de 1986 à 1999.

OFFRE ET DEMANDE

Le tableau 9-1 illustre l'offre et la demande de biens touristiques au Canada en 1998, telles que présentées dans les indicateurs nationaux du tourisme de Statistique Canada. La demande correspond aux dépenses liées à l'achat de biens touristiques et l'offre à la production de ces biens. La dernière colonne du tableau 9-1 montre les dépenses touristiques (demande) exprimées en pourcentage par rapport à la production de l'industrie (offre).

Les dépenses touristiques représentaient 45 % de l'ensemble des dépenses en transport des consommateurs et des entreprises en 1998. Elles constituaient une part importante des dépenses en services de transport par autocar et un montant moindre des dépenses liées aux voyages locaux. Quatre-vingt-treize pour cent des recettes des transporteurs aériens provenaient des dépenses touristiques. De même, une grande part des dépenses liées au transport ferroviaire, au transport par autocar et à la location de véhicules est portée au compte du tourisme. La part est beaucoup moins élevée, environ 20 %, pour ce qui est du transport local, ce qui comprend l'utilisation de véhicules automobiles particuliers et les dépenses en taxis et autobus, qui figurent dans le tableau 9-1 sous la rubrique « Autres modes de transport».

TABLEAU 9-1 : OFFRE ET DEMANDE DE BIENS TOURISTIQUES AU CANADA,1998

(en millions $)

	Demande				*Pourcentage*
	Intérieure	*Exportations*	*Total*	*Offre*	*de l'offre*
Transport	14 897	3 613	18 510	41 247	45
Passagers - transport aérien	8 577	2 004	10 581	11 381	93
Passagers - transport ferroviaire	133	83	216	234	92
Autocar	407	189	596	654	91
Location de véhicules	360	599	959	1 081	89
Réparations et pièces de véhicules	1 865	80	1 945	10 762	18
Carburant de véhicules	3 109	424	3 533	14 855	24
Autres modes de transport	446	234	680	2 280	30
Hébergement	3 561	3 159	6 720	7 205	93
Services de restauration	4 426	3 290	7 716	32 868	23
Autres biens et services touristiques	3 479	1 321	4 800	14 150	34
Total biens et services touristiques	26 363	11 383	37 746	95 470	40
Total autres biens et services	6 497	2 806	9 303		
Dépenses touristiques	**32 860**	**14 189**	**47 049**		

Source : Statistique Canada, Cat. 13-009-XPB.

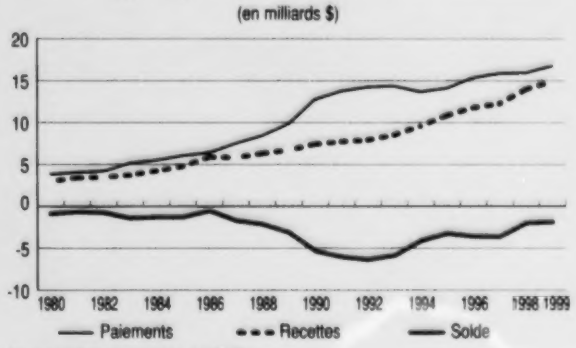
LE COMPTE DES VOYAGES ET LE TARIF INTERNATIONAL PASSAGERS

DÉFICITS DU COMPTE DES VOYAGES

Le compte des voyages internationaux du Canada compare la valeur des dépenses des voyageurs étrangers au Canada à la valeur des dépenses des voyageurs canadiens à l'étranger. Il se produit un déficit lorsque les Canadiens dépensent davantage dans les autres pays que les visiteurs étrangers au Canada.

La figure 9-4 montre les tendances dans le compte des voyages internationaux du Canada de 1980 à 1999. En 1999, le compte des voyages du Canada présentait le déficit le plus faible depuis 1987, tombant à 1,9 milliard $, soit une baisse de 6,2 % poursuivant ainsi la tendance déjà amorcée en 1998.

FIGURE 9-4 : COMPTE DES VOYAGES INTERNATIONAUX DU CANADA 1980 – 1999



Source : Statistique Canada, Cat. 13-009-XPB.

Les Canadiens ont dépensé en tout 16,7milliards $ à l'étranger en 1999, soit une hausse de 5,1 % par rapport à 1998. Les voyageurs étrangers ont dépensé pour leur part 14,9 milliards $ au Canada, ce qui représente une augmentation de 6,7 %. Les Canadiens voyageant aux É.-U. ont augmenté leurs dépenses de 6,5 %, déboursant ainsi 10,5 milliards $ et les Américains ont dépensé encore davantage au Canada, ce qui correspond à une hausse de 5,4 % pour un total de 9,1 milliards $. Par rapport aux É.-U., le déficit du compte des voyages du Canada a augmenté de 14,1 %, passant à 1,4 milliard $, mais par rapport aux autres pays, le déficit a chuté à 485 millions $. Ceci s'explique par le fait que les Canadiens ont augmenté leurs dépenses outre-mer de seulement 2,7 %, déboursant 6,2 milliards $ tandis que les visiteurs provenant d'outre-mer ont augmneté leurs dépensées au Canada de 8,8% pour atteindre 5,7 milliards $.

TARIF INTERNATIONAL PASSAGERS

En 1999, les Canadiens ont acheté des billets pour une valeur de 3,73 milliards $ auprès de transporteurs étrangers. Pour leur part, les transporteurs canadiens ont vendu 2,67 milliards $ de billets à des voyageurs étrangers, ce qui a créé un déficit de 1,06 milliard $ à ce titre. Les billets d'avion constituaient presque la totalité de ces transactions. Les Canadiens ont acheté des billets d'une valeur de 3,65 milliards $ auprès de transporteurs étrangers, alors que les transporteurs aériens canadiens ont vendu des billets d'une valeur de 2,63 milliards $ à des voyageurs étrangers. En ce qui concerne le transport terrestre, les Canadiens ont dépensé 76 millions $ pour acheter des billets à des transporteurs étrangers alors que les voyageurs étrangers ont dépensé 36 millions $ pour acheter des billets à des transporteurs canadiens. La valeur des billets achetés pour le transport maritime a été ajoutée à celle des billets d'avion et, ensemble, elles représentent une somme inférieure à celle dépensée pour le transport terrestre.

APERÇU DES VOYAGES

Le tableau 9-2 donne un aperçu des voyages effectués par les Canadiens, comprenant les voyages intérieurs (voyages des Canadiens au Canada) et les voyages internationaux (voyages des Canadiens à l'extérieur du pays et voyages au Canada de visiteurs d'autres pays).

TABLEAU 9-2 : RÉPARTITION DES VOYAGES AU CANADA 1998 – 1999

	1999	1998			
	Voyages-personnes (000)	Voyages-personnes (000)	Durée (nuits)	Distance moyenne (km)	Moyenne des dépenses ($)
Intérieurs		144 257	1,7	293	132
Même jour		69 847	-	149	52
V. Intraprovinciaux		66 545	-	144	49
V. Interprovinciaux		3 302	-	236	112
Au moins une nuit		74 409	3,3	430	206
V. Intraprovinciaux		59 511	2,8	270	134
V. Interprovinciaux		14 898	5,4	1 069	194
Internationaux	95 556	95 049			
Canadiens	46 344	46 985	-	-	312
aux États-Unis	42 087	42 768	-	-	206
Même jour	28 043	29 346	-	-	32
Au moins une nuit	14 044	13 426	7,4	-	588
autres pays	4 256	4 218	17,1	-	1387
Américains	44 793	43 857	-	-	191
Même jour	29 486	28 968	-	-	57
Au moins une nuit	15 307	14 890	3,7	-	450
Étrangers non américains	4 419	4 207	-	-	-
Même jour	197	229	-	-	43
Au moins une nuit	4 222	3 978	10,9	-	1134

Source : Enquête de Statistique Canada sur les voyages intérieurs; Enquête sur voyages internationaux

VOYAGES INTÉRIEURS

En 1998, les Canadiens ont effectué au Canada 144,3 millions de voyages considérés comme des voyages touristiques. Il s'agit d'une augmentation de 13 % par rapport aux 128 millions de voyages effectués en 1997. Les voyages effectués au cours d'une même journée et les voyages d'au moins une nuit ont également augmenté d'un pourcentage sensiblement égal. L'augmentation des voyages intérieurs s'est poursuivie en 1999. Au cours des trois premiers trimestres, les Canadiens ont effectué 115,3 millions de voyages-personnes intérieurs — ce qui représente une augmentation de 3,9 % par rapport à la même période en 1998. Le tableau 9-2 présente un aperçu des voyages intérieurs au Canada pour 1998.

En 1998, 74,4 millions, soit un peu plus de la moitié (51 %), de tous les voyages-personnes duraient au moins une nuit, alors que 69,9 millions de voyages étaient effectués au cours de la même journée. De tous ces voyages d'au moins une nuit, 59,5 millions, soit 80 %, avaient pour destination un endroit dans la même province, la situation demeurant inchangée par rapport à 1997. La distance moyenne aller simple pour tous les voyages intérieurs était de 293 kilomètres. Les voyages interprovinciaux d'au moins une nuit étaient plus longs, pour une distance moyenne parcourue de 430 kilomètres, et duraient plus longtemps, en moyenne 5,4 nuits.

RÉPARTITION DES VOYAGES PAR PROVINCE

La répartition des volumes de voyages par province reflète la répartition provinciale de la population canadienne, comme le montre le tableau 9-3. En 1998, l'Ontario, la province la plus peuplée, constituait la destination de 36 % de tous les voyages intérieurs effectués, suivaient le Québec avec 21 %, l'Alberta avec 14 % et la Colombie-Britannique avec 11 %. Le nombre de voyages effectués par les résidents provinciaux semble étroitement lié à la taille de la population provinciale. Les provinces représentant les deux extrêmes pour ce qui est de la taille de la population par rapport au nombre de voyages

TABLEAU 9-3 : RÉPARATION DES VOYAGES INTÉRIEURS PAR PROVINCE, 1998

(en milliers de voyages - personnes en 1998)

	Province de destination	% du total	Province d'origine	% du total	Population	% du total	Voyages par habitant
Canada	144 257		144 357		30 297		4,8
Terre-Neuve	2 552	1,8	2 498	1,7	546	1,8	4,6
Île-du-Prince-Édouard	811	0,6	527	0,4	137	0,5	3,8
Nouveau-Brunswick	6 467	4,5	6 450	4,5	936	3,1	6,9
Nouvelle-Écosse	4 101	2,8	3 908	2,7	753	2,5	5,2
Québec	30 116	20,9	29 578	20,5	7 335	24,2	4,0
Ontario	51 393	35,6	52 435	36,3	11 414	37,7	4,6
Manitoba	6 040	4,2	6 304	4,4	1 138	3,8	5,5
Saskatchewan	7 529	5,2	7 526	5,2	1 026	3,4	7,3
Alberta	19 576	13,6	20 153	14,0	2 910	9,6	6,9
Colombie-Britannique	15 499	10,7	14 868	10,3	4 003	13,2	3,7

Source: Enquête de Statistique Canada sur les voyages intérieurs.

effectués étaient l'Alberta, dont le nombre de voyages dépassait d'environ 5 % la population, et le Québec, où le pourcentage de voyages était inférieur de 5 % à la population. En 1998, les Canadiens ont effectué 4,8 voyages par habitant. Les résidents de l'Île-du-Prince-Édouard ont accusé le plus faible taux de voyage, soit 3,2 voyages par an, alors que celui des habitants des provinces des Prairies, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse a dépassé la moyenne nationale.

BUT DU VOYAGE

Les raisons qui ont incité les Canadiens à voyager au pays n'ont pas changé de façon significative en 1998. Comme en 1997, la plupart des voyages intérieurs étaient effectués soit pour rendre visite à des amis ou à des parents, soit à des fins d'agrément, ces motifs représentant respectivement 36 et 37 % de l'ensemble des voyages effectués en 1998. Les voyages d'affaires et la participation à des congrès n'ont motivé que 14 % de tous les voyages intérieurs, bien qu'une proportion importante de toutes les dépenses correspondent à cette catégorie. Les motifs personnels, notamment la santé et la religion, constituaient la raison principale de 13 % des voyages intérieurs.

MODES DE TRANSPORT

Comme l'indique le tableau 9-4, l'automobile constitue le moyen de transport le plus utilisé au Canada, représentant 91,7 % de tous les voyages effectués en 1998, situation pratiquement inchangée par rapport à 1997. L'automobile intervenait pour 96,1 % des voyages effectués au cours d'une même journée par rapport à 87,5 % des voyages d'au moins une nuit. L'avion vient au second rang des moyens de transport privilégiés, intervenant dans une proportion de 4,5 % de tous les voyages. Les voyages par avion étaient particulièrement importants pour les voyages d'affaires d'au moins une nuit, représentant 30,5 % de tous les voyages. Par rapport à 1997, toutefois, la part de voyages effectués en automobile dans le cas des voyages d'affaires d'au moins une nuit a augmenté de 2,5 % et, en conséquence, les voyages effectués par avion et par autocar ont accusé une légère baisse.

TABLEAU 9-4 : VOYAGES INTÉRIEURS SELON LE MODE DE TRANSPORT ET LE BUT – 1998

(pourcentage de voyages-personnes sur 80 km ou plus)

			Au moins une nuit		
			Principale raison du voyage		
	Total	*Même jour*	*Total*	*Non-affaires*	*Affaires*
Automobile	91,7	96,1	87,5	90,5	65,0
Avion	4,5	0,5	7,7	4,7	30,5
Autocar	2,4	2,0	2,8	2,9	2,2
Rail	0,6	0,2	1,0	0,9	1,5
Bateau	0,4	0,2	0,6	0,5	-
Autre	0,4	1,0	0,4	0,5	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

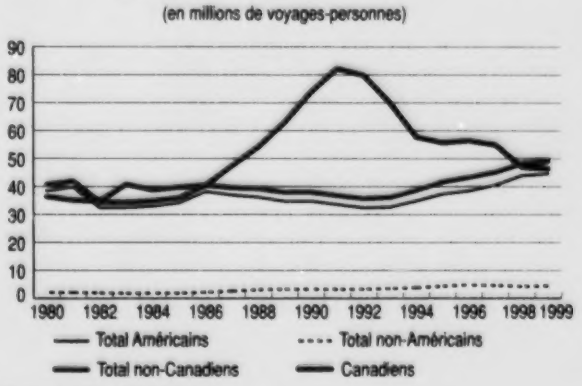
Source: Enquête de Statistique Canada sur les voyages intérieurs.

VOYAGES INTERNATIONAUX

Le tableau 9-2 donne les chiffres correspondant aux voyages internationaux en 1999, tant par les Canadiens que par les non-résidents. En 1999, 95,6 millions de voyageurs internationaux ont traversé les frontières canadiennes, une augmentation de 0,5 % par rapport à 1998. Globalement, le nombre de Canadiens qui ont effectué des voyages internationaux a baissé de 1,4 %, passant à 46,3 millions. Les voyages des Canadiens aux É.-U. ont accusé une baisse de 1,6 %, mais ont augmenté d'un peu moins de 1 % pour ce qui est des destinations outre-mer. En 1999, les Américains ont effectué 44,8 millions de voyages-personnes au Canada, soit une hausse de 2,1 % par rapport à 1998. Le nombre de voyageurs d'autres nationalités venus au Canada s'est accru de 5 %, passant à 4,4 millions.

La figure 9-5 montre l'augmentation constante au cours des dernières années, depuis 1992, du nombre de visiteurs américains au Canada et une baisse des voyages internationaux effectués par les Canadiens.

FIGURE 9-5 : VOYAGEURS INTERNATIONAUX ENTRANT AU CANADA 1980 – 1999



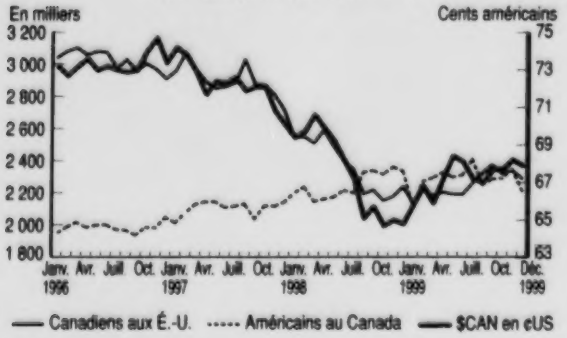
Source : Statistique Canada, Cat. 66-201.

VOYAGES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U

Les figures 9-6 et 9-7 illustrent les tendances dans les voyages entre le Canada et les É.-U. qui représentaient 91 % de tous les voyages internationaux en 1998. La part la plus importante de ces voyages correspond aux voyages effectués au cours d'une même journée en automobile, qui constituaient 63,8 % de tous les voyages entre les deux pays. Une fois la chute du dollar interrompue après le premier trimestre de 1998, le nombre de Canadiens visitant les É.-U., tant pour des séjours d'au moins une nuit que pour des excursions d'une seule journée, a également cessé de diminuer. En outre, le nombre de visites d'une journée effectuées par les Américains au Canada s'est stabilisé, mais le nombre de visites d'au moins une nuit a augmenté de façon constante. Par rapport à 1998, les Canadiens ont effectué 4,4 % moins d'excursions d'une journée aux É.-U. en 1999. Le nombre de ces

FIGURE 9-6 : EXCURSIONS D'UNE SEULE JOURNÉE EN AUTOMOBILE ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1996 – 1999

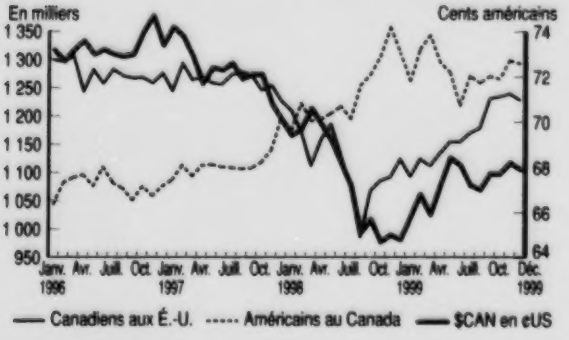
(Données adjustées pour saisonnalité)



Source : Statistique Canada, Cat. 66-201.

FIGURE 9-7 : EXCURSIONS D'AU MOINS UNE NUIT ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1996 – 1999

(Données adjustées pour saisonnalité)



Source : Statistique Canada, Cat. 66-201.

excursions a en effet baissé à 28 millions, bien en deçà de l'importante diminution de 18,1 % enregistrée en 1998. Les voyages d'au moins une nuit ont augmenté de 4,6 % atteignant 14 millions, un redressement par rapport à la chute de 11,2 % de l'année précédente. Les excursions d'une journée et les voyages d'au moins une nuit effectués par les Américains au Canada ont respectivement augmenté de 1,8 % et de 2,8 %, totalisant 29,5 millions dans le premier cas et 15,3 millions dans le second.

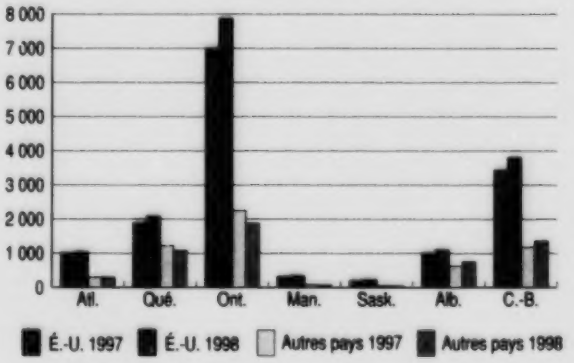
Répartition des voyages

En 1998, le nombre de visiteurs canadiens aux É.-U. a diminué de 14 % par rapport à 1997, mais les États que les Canadiens ont visités le plus souvent au cours des dernières années ont continué d'être les plus populaires. Sur l'ensemble des excursions d'une journée effectuées en 1998, New York et le Michigan étaient les destinations privilégiées dans 18 % et 9 % des cas respectivement, alors que la Pennsylvanie et Washington l'étaient dans 6 % des cas. Quant aux séjours d'au moins une nuit, les États les plus populaires en 1998 étaient les suivants : New York, intervenant pour 12 % de l'ensemble des voyages, la Floride, 9 %, Washington, 8 %, le Michigan, 7 %, et la Californie, 6 %. En 1998, les voyages d'au moins une nuit à destination de la Floride et de la Californie augmentaient respectivement de 10 % et 7 % alors que les voyages à destination de New York baissaient de 9 %.

L'Ontario s'est avérée de loin la province la plus populaire auprès des visiteurs américains au Canada, représentant 47 % des voyages d'au moins une nuit, tel qu'illustré dans la figure 9-8. La Colombie-Britannique intervenait dans une proportion de 25 % et le Québec de 15 %, alors que 9 % allait à l'Alberta et 7 % aux provinces de l'Atlantique.

FIGURE 9-8 : DESTINATIONS DES VOYAGEURS INTERNATIONAUX SÉJOURNANT AU MOINS UNE NUIT, PAR PROVINCE 1997 et 1998

(en milliers de visiteurs)



Source : Statistique Canada, Cat. 66-201.

But du voyage

En 1998, les voyages d'agrément, y compris les voyages de loisirs et de villégiature, constituaient 52 % des voyages d'au moins une nuit effectués par les Canadiens aux É.-U. et 57 % des voyages du même type effectués par les Américains au Canada. Les visites à des parents et à des amis motivaient 20 % des voyages des Canadiens et 16 % des voyages des Américains. Les voyages d'affaires constituaient le but principal de 19 % des voyages des Canadiens et 16 % des voyages des Américains, alors que les raisons personnelles comme la santé et la religion, justifiaient les 9 % restants des voyages des Canadiens et des Américains.

Modes de transport

Le tableau 9-5 montre que les voyages en automobile constituaient la plus grande part des excursions d'une journée entre le Canada et les É.-U. En 1999, l'automobile intervenait dans 96,5 % de ces excursions des Canadiens aux É.-U. et dans 93,3 % de celles des Américains au Canada. Les voyages en autocar représentaient 2,5 % des voyages effectués

TABLEAU 9-5 : VOYAGES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U. PAR MODE DE TRANSPORT EN 1999

(en milliers de voyages-personnes)

	Canadiens		*Américains*	
	Total	*(%)*	*Total*	*(%)*
Même jour	28 043	100,0	29 486	100,0
Voiture	27 067	96,5	27 497	93,3
Avion	147	0,5	476	1,6
Autocar	699	2,5	1 003	3,4
Autre	130	0,5	510	1,7
Au moins une nuit	14 044	100,0	15 307	100,0
Voiture	7 857	55,9	9 602	62,7
Avion	4 911	35,0	3 790	24,8
Autocar	692	4,9	814	5,3
Bateau	106	0,8	385	2,5
À pied	353	2,5	562	3,7
Autre	126	0,9	153	1,0
Total	**42 087**		**44 793**	

Source : Statistique Canada, Cat. 66-201.

par les Canadiens en une seule journée et 3,4 % des voyages des Américains.

En ce qui concerne les voyages de plus d'une journée effectués en 1999, le tableau 9-5 montre que la prédominance de l'automobile était moins marquée mais qu'elle demeurait néanmoins le mode de transport privilégié. En effet 55,9 % des voyages d'au moins une nuit des Canadiens à destination des É.-U. et 62,7 % de ceux des Américains au Canada ont été effectués en voiture. Le transport aérien arrivait au second rang des modes privilégiés pour les voyages de plus d'une journée, intervenant pour 35 % des voyages des Canadiens et pour 24,8 % des voyages des Américains.

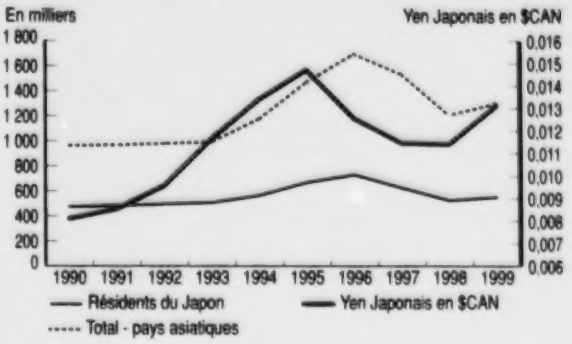
VOYAGE ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U.

Voyages outre-mer au Canada

Dans l'ensemble, le nombre de visiteurs en provenance de pays d'outre-mer s'est accru de 5,2 %, passant à 4,4 millions en 1999, après avoir accusé une baisse de 8,3 % en 1998. La figure 9-9 montre que le nombre de visiteurs en provenance d'Asie a augmenté de 7,6 %, atteignant 1,3 million en 1999. Il s'agit d'un redressement après la chute de 21,4 % enregistrée en 1998. En 1999, comme la valeur du yen augmentait de 15,0 %, le nombre de visiteurs japonais s'est accru de 4,9 %, après avoir accusé une baisse de 16,0 % en 1998. Le nombre de visiteurs en provenance de Corée du Sud et de Taiwan a respectivement grimpé de 50,5 % et de 24,8 %, après des chutes de 59,0 % et de 14,7 % en 1998.

FIGURE 9-9 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'ASIE 1990 – 1999

(en milliers de visiteurs)

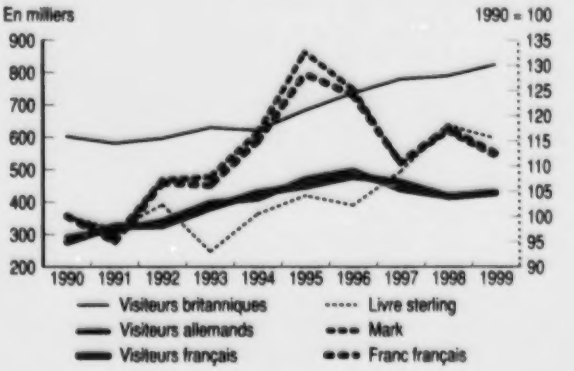


Source : Statistique Canada, Cat. 66-201, Banque du Canada.

La figure 9-10 montre une reprise de 4,1 % dans le nombre de visiteurs de l'Europe qui avait chuté à 2,4 % en 1998. En 1999, tous les grands pays européens, à l'exception de la Suisse, enregistraient une augmentation de visiteurs à destination du Canada. Le nombre de visiteurs en provenance de France et d'Allemagne a augmenté de 2,9 % et 2,7 % respectivement et de 4,5 % du Royaume-Uni. Cette augmentation de visiteurs européens a été enregistrée malgré le déclin de la valeur des devises européennes.

FIGURE 9-10 : VISITEURS AU CANADA EN PROVENANCE D'EUROPE 1990 – 1999

(en milliers de visiteurs)

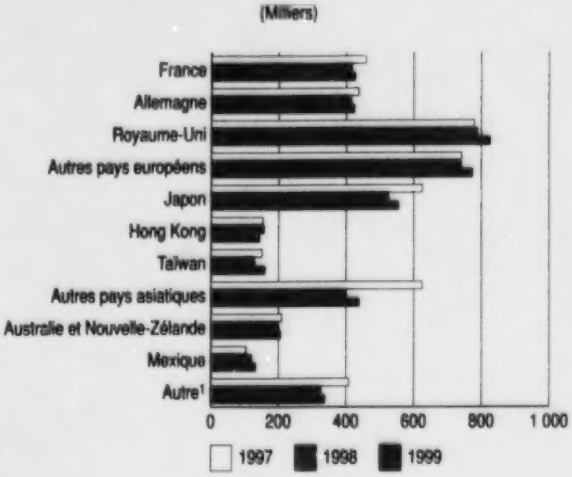


Note : Les indices des taux de change sont des devises étrangères exprimées en dollars canadiens.

Source : Statistique Canada, Cat. 66-201, Banque du Canada.

La figure 9-11 indique la provenance des visiteurs entrés au Canada au cours des dernières années.

FIGURE 9-11 : VISITEURS DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS PAR RÉGION, 1997 – 1999



Note:
1 Mexique, Caraïbes, Amérique centrale et du Sud et Afrique.

Source : Statistique Canada, Cat. 66-201.

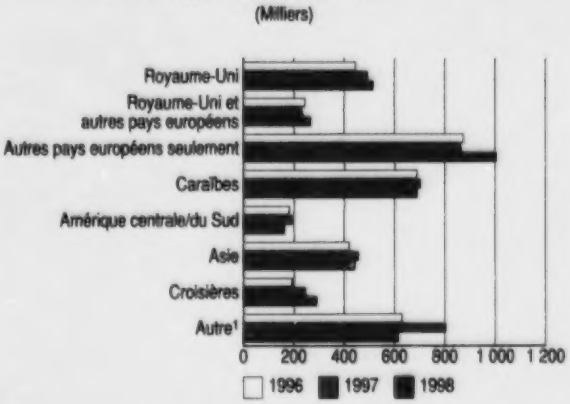
Répartition des voyages

L'Ontario demeure la destination la plus populaire auprès des visiteurs internationaux, recevant 47 % des visiteurs d'outre-mer. La Colombie-Britannique arrive au second rang, remportant 25 % de la faveur des étrangers. Le nombre de visiteurs américains a augmenté dans toutes les régions du Canada en 1998, tandis que celui des visiteurs d'outre-mer baissait de 16,5 % en Ontario, de 12,0 % au Québec et d'environ 10,0 % au Manitoba et en Saskatchewan. Toutefois, les visites en provenance d'outre-mer se sont accrues de 19,0 % en Alberta, de 14,8 % en Colombie-Britannique et de 3 % dans les provinces de l'Atlantique. La figure 9-8 indique la destination par région provinciale pour les visiteurs d'outre-mer séjournant au moins une nuit.

Voyages outre-mer des Canadiens

En 1999, les Canadiens ont légèrement augmenté leurs voyages outre-mer par rapport aux hausses de 5,9 % et de 8,5 % respectivement enregistrées en 1998 et en 1997. En 1998, les Canadiens ont davantage voyagé vers l'Europe : 16,2 % en Europe continentale, 14,7 % en Europe et au Royaume-Uni et 4,7 % au Royaume-Uni uniquement. Les voyages dans les Caraïbes ont légèrement baissé tandis que les voyages vers l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud ont diminué de 15,2 %. Les croisières ont poursuivi leur hausse, atteignant 18,8 %, suite à une augmentation de 27,6 % en 1997. La figure 9-12 montre que l'Europe demeure la destination outre-mer la plus populaire pour les Canadiens, représentant 42 % de l'ensemble des voyages outre-mer. La crise financière asiatique a continué d'affecter les voyages à destination de l'Extrême-Orient qui ont diminué de 3,1 % en 1998.

FIGURE 9-12 : VOYAGES DES CANADIENS À DESTINATION DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1996 – 1998



Note:
1. Saint Pierre et Miquelon, Caraïbes, Mexique et Océanie (y compris Australie).

Source : Statistics Canada, Cat. 66-201.

Raisons des voyages des Canadiens outre-mer

Les voyages outre-mer étaient principalement effectués à des fins d'agrément. En 1998, cette raison motivait en effet 57 % des voyages des Canadiens outre-mer et 50 % des voyages au Canada de visiteurs d'outre-mer. Les visites aux parents et aux amis constituaient le but principal de 20 % des voyages des Canadiens outre-mer et de 27 % des voyages d'outre-mer au Canada. Les voyages d'affaires motivaient pour leur part 18 % des voyages outre-mer dans les deux directions. En 1998, les trois types de voyages— d'agrément, de visite et d'affaires — augmentaient chez les Canadiens alors qu'ils diminuaient chez les voyageurs d'outre-mer à destination du Canada.

Modes de transport

En 1998, pratiquement tous les voyages internationaux à destination de pays d'outre-mer ou en provenance de ceux-ci étaient effectués par avion, bien qu'environ 20 % des visiteurs d'outre-mer soient entrés au Canada par mode de transport terrestre en provenance des É.-U.. En 1999, 38 % des non-Américains entrant au Canada par avion transitaient par les É.-U., une hausse par rapport aux 33 % des deux dernières années. Toujours en 1999, 15 % des Canadiens rentrant au Canada par avion en provenance de pays autres que les É.-U. transitaient par les É.-U.; ce pourcentage est demeuré stable au cours des dernières années.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 10

Les efforts de modernisation des infrastructures de transport du Canada se sont poursuivis afin d'en accroître l'efficience et la durabilité. En 1999, d'autres rationalisations, transferts et changements de propriétaire ont rehaussé la productivité dans plusieurs cas tout en maintenant la sécurité ou même en l'améliorant.

Les infrastructures de transport jouent un rôle crucial dans l'économie du pays en permettant les mouvements de personnes et de marchandises à travers le pays et dans le monde entier. Il s'agit d'un immense réseau de routes, voies ferrées, aéroports, ports et voies navigables qui s'étendent d'un océan à l'autre et jusqu'au Grand Nord.

Le présent chapitre décrit les activités et les enjeux qui se rattachent aux infrastructures de transport du Canada en 1999 de même que le statut de ses principaux éléments par mode.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En 1999, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont exploité un peu moins de 50 000 km de voies ferrées, soit une baisse marginale de moins de 1 % par rapport à l'année précédente, imputable essentiellement aux abandons de lignes. Même si la longueur totale du réseau est restée pratiquement inchangée, le caractère de ce secteur évolue rapidement.

Comme l'illustre le tableau 10-1, le réseau canadien du CN a été amputé de plus de 8 % de sa longueur en 1999, tandis que l'ensemble de ses routes-kilomètres a chuté en deçà de 40 % du total de l'industrie. Le réseau du CPR s'est lui aussi rétréci, encore que dans une moindre mesure, et il représente aujourd'hui moins de 30 % du total de toutes les compagnies de chemin de fer canadiennes.

Par opposition au rétrécissement du réseau des transporteurs de classe I[1], le secteur des compagnies canadiennes d'intérêt local a poursuivi sa dynamique de forte croissance. En 1999, le réseau des compagnies régionales et d'intérêt local a augmenté d'un peu plus de 12 % par rapport à 1998, et a représenté 30 % de l'ensemble du réseau ferroviaire canadien. Si l'on en croit les plans de rationalisation triennaux les plus récents du CN et du CPR, le segment des compagnies régionales/d'intérêt local devrait concentrer plus de 35 % du réseau canadien, contre 65 % au CN et au CPR confondus.

TABLEAU 10-1 : PROPRIÉTÉ ET EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DU CANADA, 1999

	1999 – En expl. directe/ louées routes-km	*1998 – En expl. directe/ louées routes-km*	*% du total (1999)*	*Changement de % par rapport à l'année précédente*
CN	19 448	21 263	39,0	(8,5)
CPR	14 671	15 034	29,4	(2,4)
Compagnies régionales et d'intérêt local	14 987	13 238	30,1	13,2
Toutes les autres[1]	732	688	1,5	6,4
Total	49 839	50 222		(0,8)

1 Infrastructures terminales et de manœuvre. Filiales canadiennes de compagnies américaines et compagnies de trains de voyageurs et de banlieue.

Source : Transports Canada

RATIONALISATION

La rationalisation du réseau ferroviaire désigne tout l'éventail des moyens dont dispose une compagnie de chemin de fer/un transporteur ferroviaire pour se débarrasser des voies qui ne sont plus économiquement viable. En général, la rationalisation du réseau ferroviaire canadien s'est faite par voie de cessions de lignes à d'autres transporteurs plus petits ou par la cessation des activités sur certaines lignes de chemin de fer lorsque toutes les autres options avaient été épuisées. L'objectif global de la rationalisation est le besoin de réduire les coûts des services ferroviaires offerts.

1 Par compagnies de chemin de fer de classe I, on désigne généralement le CN et le CP, de même que VIA Rail. Les compagnies de classe II englobent les compagnies régionales et les compagnies d'intérêt local, tandis que les compagnies de classe III désignent les activités essentiellement confinées aux infrastructures terminales ou aux ponts.

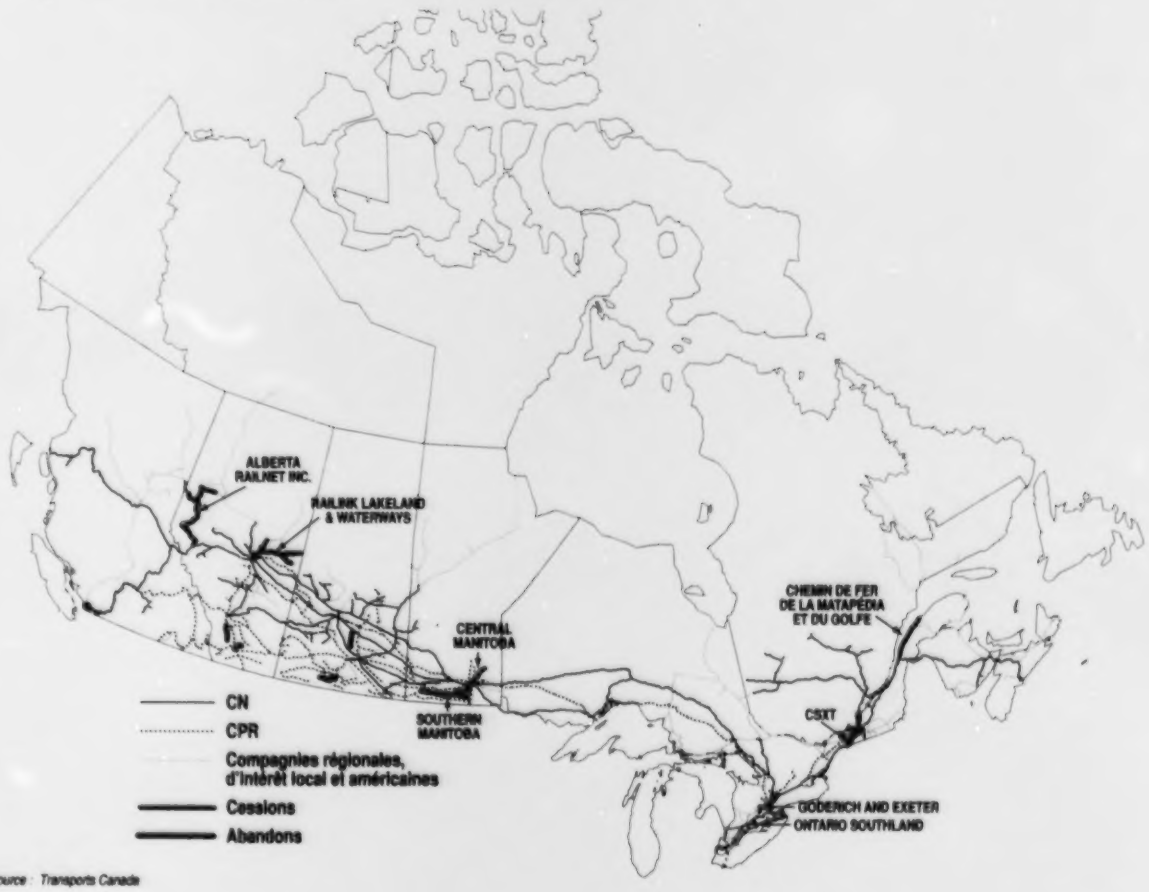
Dans le cas des cessions de voies ferrées, celles qui sont jugées marginalement rentables dans l'optique d'un transporteur peuvent être mises en vente à un autre transporteur qui continuera d'en assurer la desserte. Dans la pratique, ce sont généralement les transporteurs de classe I, soit le CN et le CPR, qui mettent des lignes en vente ou qui les louent à d'éventuelles compagnies d'intérêt local. Les exploitants de ces compagnies ont généralement des charges d'exploitation inférieures à celles des transporteurs de classe I, ce qui s'explique principalement par de moindres coûts de main-d'oeuvre. Les exploitants de compagnies d'intérêt local améliorent également les services offerts aux expéditeurs sur leurs voies ferrées, ce qui se traduit souvent par une augmentation de leurs recettes globales.

Outre les cessions de lignes à d'autres transporteurs, il arrive qu'un transporteur de classe I crée une compagnie d'intérêt local « interne » qui simule bon nombre des caractéristiques d'une cession à un autre transporteur. Les objectifs sont identiques (abaisser les coûts et accroître les recettes), même si les actifs restent la propriété du transporteur de classe I. Généralement, des conventions spéciales sont conclues avec la main-d'oeuvre pour faciliter le développement de ces compagnies d'intérêt local « internes ».

Les abandons sont une autre forme de rationalisation, encore que moins fréquente. En vertu de la *Loi sur les transports au Canada de 1996*, les lignes de chemin de fer que l'on se propose d'abandonner doivent franchir un processus statutaire selon lequel on commence par les offrir à d'éventuels acheteurs et, s'il n'y en a pas, à d'autres paliers de gouvernement. Ce n'est qu'après avoir épuisé toutes les options de maintien du service que les compagnies de chemin de fer sont autorisées à abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer.

En 1999, près de 82 % des 2 062 km de voies rationalisées par le CN et le CPR ont été cédées à d'autres exploitants. En outre, à peine 378 km de lignes ont été abandonnées en 1999, contre 505 km en 1998 et 955 km en 1997. Comme le montre le tableau 10-2, qui illustre les activités de rationalisation par province en 1999, le CN a été derrière le plus gros volume

FIGURE 10-1 : CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE EN 1999



Source : Transports Canada

TABLEAU 10-2 : RATIONALISATION DU CN ET DU CPR[1] PAR PROVINCE, 1999

(Routes-km)

		C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.-B.	Total
Abandons	CPR	0	110	104	0	0		0	214
	CN	0	0	143	0	5	15	0	163
	Total	0	110	248	0	5	15	0	378
Cessions	CPR	0	0	115	0	33	0	0	148
	CN	0	993	0	419	45	190	0	1 647
	Total	0	993	115	419	78	190	0	1 795

1 Exclut les kilomètres des épis.

Source : Transports Canada

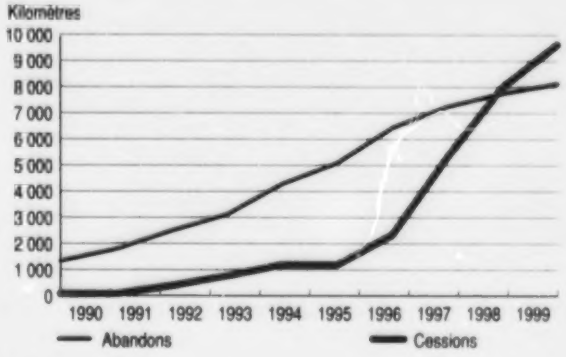
des cessions, et également des activités de rationalisation en général.

En 1999, l'Alberta a une fois de plus dominé la majeure partie des activités de rationalisation, avec plus de 50 % des abandons et des cessions. À l'instar de ce qui s'était passé en 1998, les cessions ont représenté l'essentiel des activités de rationalisation dans cette province. En 1999, près de 55 % des cessions de lignes à d'autres exploitants sont survenues en Alberta, contre 23 % au Manitoba. Le fort volume de voies cédées en Alberta intéressait deux transporteurs, un transporteur existant exerçant son activité sous la raison sociale de RaiLink[2], et une filiale de North American RailNet Inc., Alberta RailNet Inc. La plus forte proportion d'activités de rationalisation dans l'Ouest du Canada (85 % de l'ensemble des cessions et des abandons) par rapport à l'Est n'a rien d'étonnant quand on sait que, jusqu'à récemment, le réseau canadien de l'Ouest était frappé d'une interdiction d'abandon pendant de nombreuses années.

Alors que le CN a concentré pratiquement toutes les cessions en 1999, les abandons ont été à peu près équivalents pour les deux transporteurs. Même si la longueur de voies abandonnées en 1999 n'est guère importante, les deux tiers ont intéressé la Saskatchewan. La figure 10-1 illustre les activités de rationalisation du CN et du CPR survenues sur le réseau ferroviaire en 1999 et, s'il y a lieu, le nom des nouveaux transporteurs à qui les voies ont été cédées.

Le rythme des abandons de lignes de chemin de fer a continué de ralentir, 1999 étant la troisième année consécutive où l'on a enregistré une diminution de la longueur des voies abandonnées. En revanche, les cessions ont continué de se produire à un rythme rapide. La figure 10-2 illustre ces deux modes de rationalisation sous l'angle de l'activité cumulée depuis dix ans. Durant ce laps de temps, les cessions combinées à d'autres exploitants ferroviaires ont dépassé les abandons combinés de lignes de chemin de fer. Le rythme des cessions après 1996 a été particulièrement rapide.

FIGURE 10-2: RATIONALISATION CUMULÉE DU CN ET DU CPR, 1990 – 1999



Source : Transports Canada

Le tableau 10-3 illustre la répartition provinciale des activités de rationalisation au cours de ces mêmes dix années. C'est l'Ontario qui a enregistré la plus forte proportion d'abandons de lignes, soit environ 22 % du total des voies abandonnées au Canada. La Saskatchewan suit de près avec 20 %. Au cours de ces dix années, 25 % des voies cédées à d'autres exploitants l'ont été en Alberta, alors que le Manitoba, l'Ontario et le Québec ont chacun concentré près de 18 % des cessions. L'Ontario, l'Alberta et le Québec ont enregistré un volume analogue d'activités de rationalisation, de l'ordre d'environ 18 % de l'ensemble des activités.

TABLEAU 10-3 : RATIONALISATION DU CN ET DU CPR PAR PROVINCE, 1990 – 1999

(Route-km)

		Colombie-Britannique	Alberta	Saskatchewan	Manitoba	Ontario	Québec	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Écosse	Territoires	Total
Abandons	CPR	510	585	966	137	394	786	429	242	0	4 049
	CN	5	216	672	847	1 428	514	79	227	87	4 075
	Total	516	802	1 637	984	1 822	1 300	508	469	87	8 125
Cessions	CPR	365	216	150	0	827	765	191	85	0	2 599
	CN	0	2 225	544	1 730	799	1 010	328	378	122	7 136
	Total	365	2 440	694	1 730	1 625	1 776	519	463	122	9 735
Total	CPR	875	801	1 115	137	1 221	1 551	620	328	0	6 648
	CN	5	2 441	1 216	2 577	2 227	1 524	407	604	210	11 211
	Total	880	3 242	2 331	2 714	3 448	3 075	1 027	932	210	17 859

Source : Transports Canada

2 En 1999, RaiLink a été rachetée par Rail America. Pour d'autres précisions, voir le chapitre de ce rapport intitulé « Structure de l'industrie ».

PLANS TRIENNAUX

Les compagnies de chemin de fer doivent chacune déposer publiquement un plan de rationalisation triennal qui fait état des abandons et des cessions qu'elles envisagent sur un horizon de trois ans. Ces plans sont régulièrement actualisés. Les plans les plus récents du CN et du CPR sont respectivement datés du 30 novembre et du 18 décembre 1999.

Pour le reste de leurs plans de rationalisation triennaux, le CN et le CPR ont proposé l'abandon d'environ 1 250 km de voies, dont 55 % en Saskatchewan et près de 40 % en Ontario. Ils prévoient également la cession de 1 150 km de voies, dont environ 35 % en Ontario et 35 % en Saskatchewan. Le tableau 10-4 illustre les cessions et les abandons prévus dans la partie non encore courue des plans de rationalisation triennaux actuels du CN et du CPR.

Toutes provinces confondues, près de 45 % des activités de rationalisation envisagées pour le reste des plans de rationalisation triennaux des compagnies de chemin de fer devraient intéresser la Saskatchewan. Trente-cinq pour cent sont prévues en Ontario. Chez les autres provinces, la rationalisation prévue devrait couvrir une longueur relativement peu importante de voies ferrées, principalement sous forme de cessions.

TABLEAU 10-4 : PLANS DE RATIONALISATION TRIENNAUX DU CN ET DU CPR PAR PROVINCE

(Route-km)

		C.-B.	*Alb.*	*Sask.*	*Man.*	*Ont.*	*Qué.*	*N.-B.*	*Total*
Abandons	CPR	9	68	385	0	87	3	13	564
	CN	0	0	295	40	227	0	0	562
	Total	9	68	680	40	314	3	13	1 126
Cessions	CPR	0	0	407	112	176	39	0	734
	CN	168	0	0	0	123	0	0	292
	Total	168	0	407	112	299	39	0	1 025

Source : Transports Canada

La longueur des voies ferrées exploitées par le CN et le CPR, par rapport à la longueur globale du réseau, a chuté rapidement ces dernières années, d'un niveau plus ou moins stable de 90 % depuis de nombreuses années à moins de 70 % aujourd'hui. On prévoit qu'à la conclusion de leurs plans de rationalisation triennaux actuels, le CN et le CPR ne représenteront plus que 65 % du réseau, le reste étant exploité par des compagnies d'intérêt local et régionales.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

En 1997 et 1998, les rapports annuels de Transports Canada proposaient une ventilation des plus de 900 000 km de routes canadiennes par province et territoire. Vu l'impossibilité d'obtenir des données sur le réseau routier global pour cette année, le présent rapport se concentre essentiellement sur le Réseau routier national (RRN) et les niveaux de circulation.

RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Le Réseau routier national est un réseau de routes répertoriées par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière à l'occasion d'une étude stratégique en plusieurs étapes lancée en septembre 1987. Les objectifs de cette étude étaient de cerner les besoins futurs et d'établir des normes pour un réseau routier canadien revêtant une importance nationale, de calculer les avantages et les coûts de ces besoins et d'établir les modalités de financement nécessaires entre les gouvernements.

Un certain nombre de critères ont servi à sélectionner les routes méritant de figurer dans le Réseau routier national. Il doit s'agir de grandes routes existantes qui contribuent aux échanges et aux déplacements interprovinciaux et internationaux en reliant (le plus directement possible) une capitale ou un grand centre démographique ou commercial provincial du Canada à :

- une autre capitale ou grand centre de population;
- un point d'entrée ou de sortie principal du réseau routier américain;
- un autre moyen de transport desservi directement par la route.

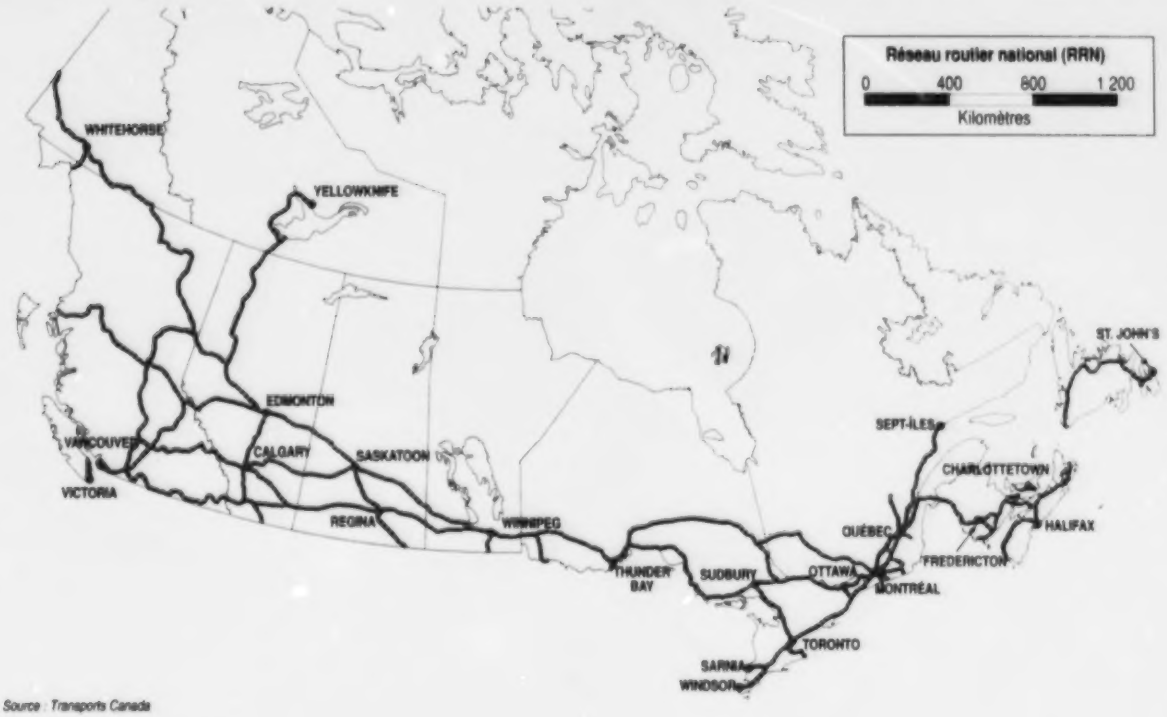
Le réseau routier principal ainsi défini, qui est illustré à la figure 10-3, couvre une longueur d'environ 24 500 km.

NIVEAUX DE CIRCULATION

Le Réseau routier national ne représente qu'un infime pourcentage du réseau de routes et rues publiques du Canada. Il est néanmoins largement utilisé puisqu'il représente près du quart du total des véhicules-kilomètres parcourus. Le tableau 10-5 illustre les niveaux de circulation routière sur le Réseau routier national par province pour les années 1986, 1993 et 1996.

Près de 80 milliards de véhicules-kilomètres ont été enregistrés en 1996, soit une hausse de près de 9 % par rapport à 1993 et d'environ 40 % par rapport à 1986. Cela équivaut à un taux de croissance annuel moyen de 3,3 % pendant cette période. En 1996, l'Ontario et le Québec confondus ont concentré plus de 60 % de l'ensemble des véhicules-kilomètres qui ont emprunté le Réseau routier national, l'Ontario s'accaparant 36 % du total et le Québec 25 %. Ce sont les deux seules provinces dont la part des véhicules-kilomètres a été supérieure à leur part du Réseau

FIGURE 10-3 : RÉSEAU ROUTIER NATIONAL



Source : Transports Canada

routier national. La Colombie-Britannique s'est classée juste derrière avec 11 milliards de véhicules-kilomètres en 1996 ou 14 % du total. Viennent ensuite l'Alberta à hauteur de 8,4 milliards ou près de 11 % du total, la Saskatchewan avec près de 4 % du total, la Nouvelle-Écosse à hauteur de 3,4 %, le Nouveau-Brunswick à hauteur de 3 %, le Manitoba à près de 2 %, et Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard confondus à hauteur de 2 % du total.

Sous l'angle du débit journalier moyen d'une année (DJMA), les segments de l'Ontario et du Québec du Réseau routier national ont enregistré une très forte densité de circulation qui s'est chiffrée à plus de 15 000 véhicules par jour en Ontario et à plus de 18 000 véhicules par jour au Québec. Viennent ensuite la Nouvelle-Écosse avec plus de 8 000 véhicules par jour, l'Alberta et le Nouveau-Brunswick avec 6 500 automobiles et camions par jour. Les autres

TABLEAU 10-5 : DÉBIT JOURNALIER DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, 1986, 1993 ET 1996

	Longueur réseau (000)	*Véhicule-kilomètres (milliards)*			*TCAM v-km 1986–1996*	*Répartition en %*				*Débit jour. moyen d'une année (DJMA)*		
						Longueur réseau	*Véhicule-kilomètres*					
		1986	*1993*	*1996*			*1986*	*1993*	*1996*	*1986*	*1993*	*1996*
Terre-Neuve	0,9	0,7	0,8	1,3	6,7	3,9	1,2	1,0	1,7	2 000	2 200	3 800
Île-du-Prince-Édouard	0,1	0,1	0,2	0,2	5,3	0,5	0,2	0,2	0,3	3 100	3 900	5 200
Nouvelle-Écosse	0,9	1,8	2,2	2,7	4,1	3,6	3,1	3,1	3,4	5 600	7 000	8 300
Nouveau-Brunswick	1,0	2,0	2,2	2,3	1,5	4,1	3,5	3,0	2,9	5 500	6 100	6 400
Québec	3,0	13,9	18,5	19,6	3,5	12,1	24,4	25,4	24,8	12 900	17 200	18 200
Ontario[2]	5,0	20,3	26,5	28,7	3,5	20,5	35,5	36,4	36,2	11 100	14 600	15 700
Manitoba	0,9	1,2	1,3	1,5	2,5	3,5	2,1	1,8	1,9	3 700	4 200	4 800
Saskatchewan	2,1	2,4	2,8	3,1	2,5	8,6	4,2	3,9	3,9	3 100	3 700	4 000
Alberta	3,5	6,3	7,6	8,4	3,0	14,5	10,9	10,4	10,7	4 900	5 900	6 500
Colombie-Britannique	5,4	8,3	10,5	11,0	2,8	22,0	14,6	14,4	13,9	4 300	5 400	5 600
Yukon	1,1	0,2	0,2	0,2	2,0	4,4	0,3	0,3	0,3	500	500	600
Territoires du Nord-Ouest	0,6	0,04	0,04	0,1	6,3	2,4	0,1	0,1	0,1	200	200	300
Canada	**24,4**	**57,3**	**72,9**	**79,2**	**3,3**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**6 400**	**8 200**	**8 900**

1 TCAM = Taux de croissance annuel moyen.
2 Les données de 1996 pour l'Ontario sont des estimés.

Source: Transports Canada, Information sur la circulation fournie par les ministères des transports provinciaux et territoriaux

provinces ont chacune enregistré une moyenne inférieure à 6 000 véhicules par jour sur leurs tronçons respectifs du Réseau routier national.

La figure 10-4 illustre les importantes variations de la circulation routière selon le lieu géographique. Les débits journaliers d'automobiles et de camions sont illustrés de deux manières sur cette figure : les fourchettes de circulation et les bandes de circulation. Dans les fourchettes, une nuance particulière de gris est attribuée à un intervalle de circulation défini (c.-à-d. que le noir représente les tronçons routiers qui enregistrent une densité de circulation inférieure à 5 000 véhicules par jour). Dans les bandes de circulation, l'épaisseur de la ligne est proportionnelle à la densité de la circulation qui emprunte un tronçon routier.

La circulation routière est particulièrement concentrée autour des grands centres urbains du Canada, en particulier Toronto, Montréal et Vancouver, et sa répartition suit quelques grands couloirs routiers. Le couloir le plus dense au Canada est la route 401 – autoroute 20 qui relie Québec à Windsor. Les densités de circulation avoisinent plus de 30 000 véhicules par jour et augmentent de façon importante autour de Toronto et de Montréal. La circulation routière sur certains tronçons de l'autoroute 40 au coeur de Montréal dépasse 150 000 véhicules par jour, alors que pour certaines sections de autoroute 401 qui traversent la région de Toronto, elle dépasse 400 000 véhicules par jour.

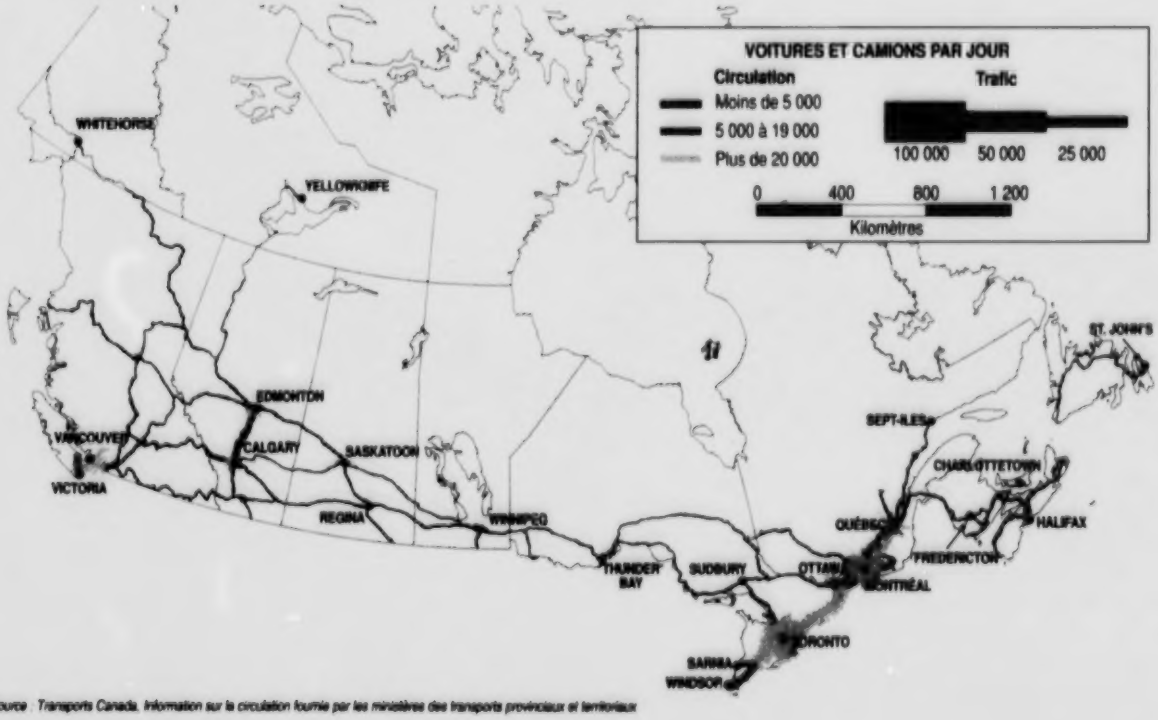
Le couloir qui enregistre la plus forte densité de circulation en dehors du centre du Canada est un tronçon de la route transcanadienne dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique entre Chilliwack et Vancouver. La circulation dépasse 50 000 véhicules par jour sur de nombreux tronçons de cette artère et elle dépasse 120 000 véhicules par jour dans la région métropolitaine de Vancouver.

Le couloir qui enregistre la plus forte densité de circulation ensuite est la route 2 qui relie Calgary à Edmonton. La densité de circulation y avoisine près de 15 000 véhicules par jour sur ce tronçon d'autoroute de 300 km. Dans le Canada atlantique, le couloir qui enregistre la plus forte densité de circulation est la route 102 entre Truro et Halifax. Le débit journalier moyen dépasse 15 000 véhicules sur la plupart des tronçons de cette route.

CIRCULATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Depuis le milieu des années 1980, la circulation routière entre le Canada et les États-Unis a été marquée par deux grandes tendances au niveau des mouvements des automobiles et des camions. Comme l'illustre la figure 10-5, la circulation des automobiles a connu une forte hausse à la fin des années 1980 et a atteint son paroxysme à hauteur de 100 millions de

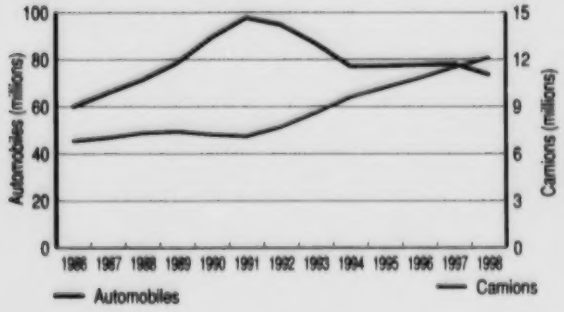
FIGURE 10-4 : DÉBIT DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL, 1996



Source : Transports Canada, Information sur la circulation fournie par les ministères des transports provinciaux et territoriaux

mouvements dans les deux sens en 1991, avant de se mettre à décliner et de plafonner vers le milieu des années 1990. Beaucoup de ces fluctuations sont attribuables aux variations de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain. À la fin des années 1980, par exemple, la forte appréciation du dollar canadien a déclenché un volume de magasinage outre-frontière sans précédent par les Canadiens, qui explique l'augmentation du nombre de passages de la frontière de plus de 60 % entre 1986 et 1991.

FIGURE 10-5 : TRAFIC ANNUEL À DOUBLE SENS DE VÉHICULES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1986 – 1998



Source : Statistique Canada, section voyages internationaux

Avec l'apparition d'une grave récession au début des années 1990, sur laquelle est venue se greffer une forte baisse du dollar canadien, la circulation routière a chuté en deçà de 80 millions de mouvements par an et s'est stabilisée à près de 77 millions de franchissements de la frontière au milieu des années 1990. En 1998, les mouvements d'automobiles ont diminué de façon appréciable pour la première fois depuis 1994 pour s'établir à 74 millions, soit environ 2 millions de mouvements de plus qu'en 1988.

Par opposition, la circulation des camions a accusé une forte hausse durant les années 1990. Tout au long des années 1980, les mouvements de camions sont restés relativement stables, à hauteur d'environ 7 millions dans les deux sens par an. Depuis la mise en vigueur de l'Accord de libre-échange Canada - É.-U. en 1991 et l'Accord de libre échange nord-américain en 1994 cependant, la circulation des camions a littéralement explosé, augmentant au rythme annuel moyen de près de 7 %, pour atteindre son niveau actuel qui est d'environ 12 millions de traversées par an.

La circulation transfrontière est fortement concentrée dans un petit nombre d'endroits. Comme en témoigne le tableau 10-6, entre 1997 et 1998, presque 90 % des camions ont franchi une vingtaine de postes frontaliers. Pendant la même période, ces 20 postes frontaliers ont concentré plus de 70 % du total des mouvements de véhicules. Quatre des postes frontaliers les plus fréquentés se trouvaient en Ontario : le pont Ambassador à Windsor, le Peace Bridge à Fort Erie, le pont Blue Water à Sarnia et le pont Queenston à Niagara Falls. Ces quatre postes frontaliers ont vu défiler 6,6 millions de camions en 1998, ou 54 % du nombre total de camions. La Colombie-Britannique et le Québec ont chacun classé quatre postes frontaliers dans les 20 premiers, les deux plus fréquentés, respectivement Pacific Highway et Lacolle, se classant dans les six premiers. Le Nouveau-Brunswick a classé deux postes frontaliers dans les 20 premiers, et les provinces des Prairies chacune un.

TABLEAU 10-6 : CIRCULATION ROUTIÈRE ANNUELLE AUX PRINCIPAX POSTES FRONTALIERS, 1997 – 1998

		Débit annuel de circulation à double sens (millions)						*Répartition en pourcentage*			
		Camions			*Ensemble des véhicules*			*Camions*		*Ens. des véh.*	
Poste frontalier	*Province*	*1997*	*1998*	*Rang*	*1997*	*1998*	*Rang*	*1997*	*1998*	*1997*	*1998*
Pont Ambassador	Ontario	2,7	3,0	1	10,9	11,7	1	23,5	24,7	12,1	13,6
Peace Bridge	Ontario	1,3	1,4	2	7,7	7,6	3	11,7	11,7	8,6	8,9
Pont Blue Water	Ontario	1,2	1,3	3	5,1	5,1	5	10,4	10,6	5,7	6,0
Pont Queenston	Ontario	0,9	0,9	4	4,6	4,4	6	7,4	7,4	5,1	5,2
Pacific Highway	Colombie-Britannique	0,8	0,8	5	8,7	7,2	4	6,9	6,5	9,8	8,4
Lacolle	Québec	0,7	0,8	6	2,7	2,6	9	5,8	6,5	3,0	3,1
Lansdowne	Ontario	0,4	0,4	7	1,5	1,6	15	3,5	3,6	1,7	1,9
Emerson	Manitoba	0,3	0,3	8	0,7	0,8	21	2,5	2,7	0,8	0,9
Philipsburg	Québec	0,2	0,3	9	1,0	1,0	18	2,1	2,1	1,2	1,2
Tunnel Windsor	Ontario	0,3	0,2	10	9,0	9,4	2	2,2	2,0	10,0	11,0
Rock Island	Québec	0,2	0,2	11	1,5	1,3	17	1,8	1,8	1,6	1,6
Coutts	Alberta	0,2	0,2	12	0,6	0,6	27	1,7	1,7	0,7	0,7
Sault Ste. Marie	Ontario	0,1	0,1	13	3,0	2,7	8	1,1	1,2	3,3	3,1
North Portal	Saskatchewan	0,1	0,1	14	0,3	0,3	35	1,2	1,2	0,4	0,4
Woodstock	Nouveau-Brunswick	0,1	0,1	15	0,8	0,7	23	1,1	1,1	0,9	0,8
Armstrong	Québec	0,1	0,1	16	0,3	0,3	34	1,2	1,0	0,4	0,4
Huntingdon	Colombie-Britannique	0,1	0,1	17	2,2	1,8	12	1,1	1,0	2,5	2,1
Aldergrove	Colombie-Britannique	0,1	0,1	18	1,7	1,4	16	0,8	0,9	1,9	1,6
Milltown	Nouveau-Brunswick	0,1	0,1	19	0,9	0,8	20	0,9	0,7	1,0	0,9
Kingsgate	Colombie-Britannique	0,1	0,1	20	0,3	0,2	37	0,7	0,7	0,3	0,3
20 premiers (selon les camions)		10,1	10,8		63,5	61,7		87,9	88,9	70,9	71,9
Total		11,5	12,1		89,6	85,7					

Source: Statistique Canada, section voyages internationaux

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MARITIME

PORTS

Les grands ports canadiens sont des maillons essentiels du réseau national de transport. Si le port de Vancouver est le plus grand port et le principal terminal d'expédition des marchandises à destination de la région de l'Asie–Pacifique, le port de Prince Rupert, situé juste en dessous de l'enclave alaskienne, offre la plus courte distance entre l'Amérique du Nord et les pays riverains du Pacifique. Dans l'Est, les expéditions sont assurées par plusieurs ports, notamment Montréal, Halifax, Port Cartier, Sept-Îles, Saint-Jean et Québec.

En dépit des hivers froids que connaît le Canada, beaucoup des ports en eau profonde du Canada sont ouverts toute l'année. Parmi les infrastructures qui soutiennent le réseau portuaire, il faut mentionner les terminaux portuaires dotés d'installations modernes pour la manutention des conteneurs qui assurent la correspondance avec les trains porte-conteneurs qui acheminent les marchandises dans toute l'Amérique du Nord. Les administrations portuaires exploitent certains de ces terminaux portuaires, mais, souvent, ceux-ci appartiennent à des sociétés indépendantes qui louent un certain volume d'espace au port et qui en assurent l'exploitation.

RÉSEAU PORTUAIRE

Depuis quelques années, le gouvernement fédéral s'emploie à restructurer les infrastructures de transport maritime du Canada. Dans le cadre de ces efforts, la Politique maritime nationale, annoncée en décembre 1995, énonce l'intention du gouvernement de conférer une orientation plus commerciale au secteur maritime en vue d'améliorer l'efficience et de permettre aux différentes régions d'exercer un contrôle plus serré sur leurs ports. La commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent est un maillon important de cette politique.

La *Loi maritime du Canada* (LMC), qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, autorise Transports Canada à mettre en oeuvre la Politique maritime nationale. Cette politique prévoit trois catégories de ports : les Administrations portuaires canadiennes (APC) gérées par des intérêts autonomes, les ports régionaux et locaux et, enfin, les ports éloignés.

Les Administrations portuaires canadiennes sont des ports financièrement autonomes jugés essentiels au commerce intérieur et international. Ensemble, ils constituent le Réseau portuaire national et comprennent les sociétés portuaires locales ainsi que les ports divisionnaires de l'ancienne Société canadienne des ports et la plupart des commissions portuaires.

À ce jour, 17 des 18 ports destinés à devenir des administrations portuaires canadiennes ont reçu ce statut et ont désigné leurs conseils d'administration :

- Halifax, Montréal et Vancouver, le 1er mars 1999;
- Fraser River, Prince Rupert, Québec, Saguenay, Saint-Jean, Sept-Îles, St. John's et Trois-Rivières, le 1er mai 1999;
- Toronto, le 8 juin 1999;
- Nanaïmo, North Fraser, Port Alberni, Thunder Bay et Windsor, le 1er juillet 1999.

Le port de Hamilton, le dernier port désigné appelé à devenir une administration portuaire canadienne, recevra son statut d'APC lorsqu'il aura terminé le processus des lettres patentes. Outre les 18 ports initiaux énumérés dans la *Loi maritime du Canada*, Transports Canada a reçu des demandes d'accession au statut d'APC de la part de deux autres ports, ceux de Belledune et d'Oshawa. Leurs lettres patentes sont à être développées.

La Société canadienne des ports devrait être dissoute en 2000. La Société continue de fonctionner avec un effectif réduit durant la phase de mise en oeuvre du Réseau portuaire national pour veiller à ce que tous les ports soient cédés à des administrations portuaires canadiennes ou à des intérêts locaux.

Le 1er mars 1999, la partie II de la *Loi maritime du Canada* est entrée en vigueur en ce qui concerne les ports publics existants, consolidant du même coup les ports régionaux et locaux avec les autres ports publics. Cette catégorie embrasse les installations de Transports Canada qui ne sont pas considérées comme des installations éloignées, ainsi que toutes les installations de la Société canadienne des ports ou des commissions portuaires qui ne sont pas constituées en administrations portuaires canadiennes.

Les ports régionaux et locaux sont offerts à d'autres ministères fédéraux ou à des gouvernements provinciaux, des administrations municipales, des organismes communautaires ou encore des intérêts privés. Comme on peut le voir au tableau 10-7, Transports Canada a cédé au total 357 ports publics depuis 1996. Ces ports ont été cédés, déclassés ou démolis, ou encore Transports Canada s'est dessaisi de ses intérêts. Les cessions les plus nombreuses ont eu lieu en 1996 avec le dessaisissement de 277 ports. En 1999, 35 installations ont été cédées alors qu'en 1998 et 1997, respectivement 11 et 34 ports ont fait l'objet d'une cession.

Le tableau 10-7 résume les changements survenus dans la responsabilité de l'exploitation des ports depuis 1996.

TABLEAU 10-7 : PORTS QUI NE SONT PLUS ADMINISTRÉS PAR TRANSPORTS CANADA, 1996 – 1999

Année	Cédés	Déclassés	Démolis/ fermés	Fin des intérêts de TC	Total
1996	78	199	0	0	277
1997	32	0	2	0	34
1998	10	0	0	1	11
1999	11	12	2	10	35

Note : 1 Ces chiffres englobent 10 ports éloignés dont le lit portuaire n'a pas encore été cédé.

Source : Transports Canada

Au 31 décembre 1999, un total de 192 ports régionaux, locaux et éloignés restaient sous contrôle fédéral. Le tableau 10-8 résume la distribution régionale des ports administrés par Transports Canada entre 1995 et 1999. Le gouvernement fédéral continuera d'assurer l'entretien des ports éloignés qui répondent aux besoins élémentaires de transport des communautés isolées, à moins que des intérêts locaux n'expriment le désir de détenir de telles installations portuaires. Alors que 26 ports éloignés ont été cédés en 1996 et 1997, il n'y a pas eu de cessions de tels ports depuis lors. Transports Canada continue d'administrer 34 ports éloignés au Québec, en Ontario, au Manitoba et en Colombie-Britannique. Un nombre croissant d'« autres ports » sont exploités par les gouvernements provinciaux ou municipaux et par des intérêts privés à mesure que Transports Canada se dessaisit de ses installations.

TABLEAU 10-8 : SITUATION DES PORTS DE TRANSPORTS CANADA PAR PROVINCE ET PAR ANNÉE, 1996 – 1999

(Ports publics administrés par Transports Canada)[1]

Province	*1995*[2]	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Terre-Neuve	58	40	20	19	18
Nouveau-Brunswick	45	9	7	6	3
Nouvelle-Écosse	128	35	35	31	18
Île-du-Prince-Édouard	31	4	4	4	4
Québec	73	48	46	46	45
Ontario	54	37	30	25	20
Manitoba	2	2	2	2	2
Saskatchewan	4	4	4	4	4
Alberta	3	1	1	1	1
Colombie-Britannique	105	92	89	89	77
Territoires du Nord-Ouest	46	0	0	0	0
Total	549	272	238	227	192

1 Les chiffres englobent les ports éloignés.
2 Dernière année avant l'adoption de la Politique maritime nationale.

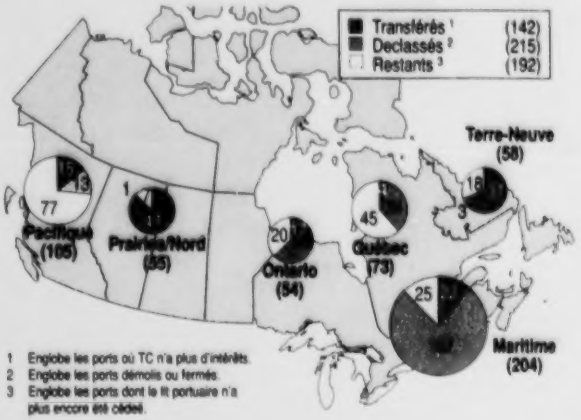
Source : Transports Canada

À la fin de 1999, il y avait 108 autres ports, comprenant 57 ports privés, 33 provinciaux et 18 municipaux. Ces ports variaient à la fois en termes de leur grosseur et de leurs activités. Ils comprenaient des sites comme Port Cartier, Québec, utilisés pour expédier des volumes importants de cargo et Quyon au Québec qui est utilisé pour un service interprovincial de traversier sur la rivière des Outaouais. Cette catégorie de ports a cru avec le transfert d'installations sous la Politique maritime nationale.

La figure 10-6 illustre la cession des ports régionaux, locaux et éloignés, en précisant ceux qui ont été cédés ou déclassés, ainsi que le nombre de ports restants.

Des états financiers certifiés pour 1999 n'étaient pas disponibles. Par conséquent, les résultats financiers pour 1998 sont présentés pour les ports de la Société canadienne des ports, les commissions portuaires et les ports de Transports Canada toujours sous son contrôle au 31 décembre 1998.

FIGURE 10-6 : CESSION DES PORTS RÉGIONAUX/LOCAUX/ÉLOIGNÉS



1 Englobe les ports où TC n'a plus d'intérêts.
2 Englobe les ports démolis ou fermés.
3 Englobe les ports dont le lit portuaire n'a plus encore été cédé.

Source : Transports Canada

Société canadienne des ports[3]

En 1998, la Société canadienne des ports a déclaré des recettes totales de 231 millions $, avec un bénéfice net de 20 millions $ et des encaissements d'exploitation de 62 millions $. Les sept principaux ports ont manutentionné 83 % du volume et généré environ 77 % du total des recettes des ports de la Société canadienne des ports.

Le tableau 10-9 illustre les recettes, les dépenses et certains ratios clés des ports de la Société canadienne des ports et des ports divisionnaires dans leur ensemble.

Le ratio d'exploitation global des ports de la Société canadienne des ports a été de 75 % en 1998. Confondus, les principaux ports ont affiché un ratio de 81 %, le ratio individuel oscillant entre 70 % et 95 %. À l'exception de Vancouver et Halifax, tous les ports ont enregistré un ratio supérieur à 80 %. Pour les ports divisionnaires, le ratio d'exploitation dans son ensemble a été de 56 %.

Le rendement de l'actif des ports de la Société canadienne des ports a été de 2 % en 1998. C'est Montréal qui a enregistré le plus fort rendement, à hauteur de 8 %, ses revenus de placement étant pratiquement aussi importants que son bénéfice d'exploitation. Dans l'ensemble, le rendement de l'actif des principaux ports a été de 1 %, contre 10 % pour les ports divisionnaires.

Les recettes des principaux ports sont passées de 171 millions $ en 1994 à 179 millions $ en 1998, soit une hausse de 5 %, alors que les charges d'exploitation ont baissé d'environ 4 %. Dans les ports divisionnaires, les recettes et les dépenses d'exploitation ont baissé respectivement de 14 % et de 13 %. Dans l'ensemble, le bénéfice d'exploitation de tous les ports est passé de 47,9 millions $ à 57,7 millions $, soit une hausse de 20 %.

3 Dans les futurs rapports annuels, les données présentées ici seront déclarées par les Administrations portuaires canadiennes (APC). Étant donné que l'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de données est 1998 et que la plupart des APC ont été créées en 1999, une ventilation par APC sera présentée dans le rapport annuel 2000 de Transports Canada.

TABLEAU 10-9 : PROFIL FINANCIER, PORTS DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS,1998

(Millions de dollars)

Poste	Vancouver	Montréal	Halifax	Québec	Sainte-Jean	St. John's	Prince Rupert	Ports divisionnaires[1]	Ensemble des ports
Recettes d'exploitation	73,4	57,1	14,1	13,1	11,2	3,0	7,2	52,2	231,4
Dépenses d'exploitation	51,1	50,4	11,0	12,3	9,9	2,7	6,8	29,4	173,7
Bénéfice d'exploitation	22,4	6,7	3,1	0,8	1,3	0,3	0,4	22,8	57,7
Ratio : dépenses/recettes (%)	**70**	**88**	**78**	**94**	**89**	**91**	**95**	**56**	**75**
Bénéfice nettes	0,4	13,0	3,0	(10,6)	1,9	0,6	0,8	11,0	20,1
Immobilisations nettes	415,0	165,3	78,1	37,1	57,6	11,6	94,9	110,6	970,3
Ratio : bénéfice net/immobilisations (%)	**0**	**8**	**4**	**(29)**	**3**	**5**	**1**	**10**	**2**
Fonds d'exploitation	17,0	24,3	6,2	0,7	1,6	1,3	2,8	8,2	62,2
Revenus de placement	4,3	6,3	0,1	1,5	0,7	0,3	0,4	6,0	19,7
Total des actifs	444,2	269,1	87,6	81,5	71,2	18,9	104,9	284,1	1,361,4
Immobilisations nettes	10,3	18,1	18,2	1,0	2,3	0,8	4,5	7,0	62,2
Bénéfices non répartis	213,2	96,3	22,5	(9,4)	5,5	7,7	19,2	(125,7)	229,2
Capital d'apport	150,3	153,9	50,9	66,3	61,7	10,1	84,6	56,8	634,5

Note : Compte tenu de l'arrondissement des chiffres, il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme de tous les chiffres.
1 Ridley Terminals est compris dans les ports divisionnaires, même s'il est exploité indépendamment de ces ports.

Source : Rapports annuels

Pendant que les recettes rapportées par les principaux ports chutaient de 3 % en 1998, les dépenses d'exploitation diminuaient de 6 %. Entre 1994 et 1998, les recettes aux principaux ports ont augmenté de 5 % tandis que les dépenses d'exploitation ont diminué de 4 %.

Chez les ports divisionnaires, les recettes et les dépenses d'exploitation en 1998 étaient inférieures de 12 et 8 % respectivement à leur niveau de 1997. Au cours de la période 1994 à 1998, elles ont augmenté de 14 et 13 % respectivement. Dans l'ensemble, le ratio d'exploitation des principaux ports et des ports divisionnaires n'a pas changé entre 1997 et 1998 mais a montré une amélioration de 4 % entre 1994 et 1998.

Le revenu net total de tous les ports en 1998, aussi bien les principaux ports que les ports divisionnaires, a plus que doublé, passant de 9,2 millions $ en 1994 à 20,1 millions $ en 1998. L'évolution de ces résultats financiers est survenue alors que les volumes de trafic ont augmenté de 1 % entre 1994 et 1998. Durant cette période, les recettes par tonne sont demeurées relativement stables, à hauteur de 1,29 $. En revanche, les dépenses par tonne ont baissé de 1,04 $ en 1994 à 0,97 $ en 1998, soit une baisse de près de 7 %.

Le tableau 10-10 illustre les recettes, les dépenses et le bénéfice de tous les ports de la Société canadienne des ports entre 1994 et 1998.

Commissions portuaires

À l'exception de Toronto, toutes les commissions portuaires ont dégagé un bénéfice net positif en 1998. Les commissions portuaires de Hamilton et de Fraser ont affiché le plus fort bénéfice, à hauteur respectivement de 1,3 million $ et de 2,4 millions $. Les recettes globales ont été de 55,8 millions $ et les dépenses de 53,3 millions $, ce qui donne un ratio d'exploitation de 96 %. Le bénéfice net de 8 millions $ a donné un taux de rendement de l'actif de 2,1 %.

TABLEAU 10-10 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPAUX PORTS ET DES PORTS DIVISIONNAIRES, 1994 – 1998

(Millions de dollars)

		Recettes	Dépenses	Exploitation Bénéfice	Ratio	Bénéfice net	Bénéfice net/ immobilisations nettes
Principaux ports	1994	170,7	149,8	20,9	0,88	3,8	0,00
	1995	169,8	148,3	21,4	0,87	24,3	0,03
	1996	175,9	143,3	32,9	0,81	18,3	0,02
	1997	184,9	153,4	31,5	0,83	25,7	0,03
	1998	179,2	144,3	34,9	0,81	9,1	0,01
Divisionnaires Ports	1994	60,8	33,8	27,0	0,56	5,3	0,05
	1995	60,1	33,9	26,2	0,56	11,3	0,11
	1996	59,0	33,3	25,8	0,56	13,2	0,12
	1997	59,6	32,0	27,6	0,54	8,8	0,08
	1998	52,2	29,4	22,8	0,56	11,0	0,10
Total - Ensemble des ports	1994	231,5	183,7	47,9	0,79	9,2	0,01
	1995	229,9	182,3	47,6	0,79	35,6	0,04
	1996	235,0	176,6	58,7	0,75	31,5	0,03
	1997	244,5	185,4	59,1	0,76	34,5	0,04
	1998	231,4	173,7	57,7	0,75	20,1	0,02

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que les totaux indiqués ne correspondent pas à la somme de toutes les colonnes. À l'exception des ratios, l'unité de mesure est en millions de dollars.

Source : Rapports annuels

L'analyse des données financières des commissions portuaires entre 1993 et 1998[4] révèle une augmentation des recettes et des dépenses durant toute cette période. Les dépenses ont progressé de 5 % et les recettes de 2 %. Il s'ensuit que le bénéfice d'exploitation a régressé de 4 millions $ à 2,5 millions $ durant cette période, même si le ratio d'exploitation est passé de 93 % à 96 %.

Le volume du trafic a été de 44,1 millions de tonnes en 1998, tandis que le tonnage manutentionné dans les ports des commissions portuaires a augmenté de 15 % entre 1993 et 1998 (moyennant des fluctuations d'une année à l'autre). Si l'on compare 1998 à 1993, on constate que les recettes et les dépenses exprimées par tonne ont baissé respectivement de

4 Depuis 1995, toutes les commissions portuaires fonctionnent sous le régime de l'année civile (janvier à décembre). Avant cela, la Commission du port de Toronto fonctionnait sur le régime de l'exercice financier (avril à mars).

TABLEAU 10-11 : RÉSULTATS FINANCIERS DES COMMISSIONS PORTUAIRES,1998

(Millions de dollars)

Poste	*Port Alberni*	*Fraser*	*Hamilton*	*Nanaimo*	*North Fraser*	*Oshawa*	*Thunder Bay*	*Toronto*	*Windsor*	*Somme de toutes les commissions*
Recettes d'exploitation	3,0	11,5	12,6	5,5	4,5	0,7	2,8	13,6	1,6	55,8
Dépenses d'exploitation	3,2	10,2	10,2	5,8	4,3	0,8	2,3	15,7	0,9	53,3
Bénéfice d'exploitation	(0,2)	1,3	2,4	(0,2)	0,1	(0,1)	0,5	(2,1)	0,7	2,5
Ratio : dépenses/recettes (%)	**106,6**	**88,7**	**80,7**	**103,9**	**96,9**	**114,4**	**83,0**	**115,3**	**55,5**	**95,6**
Bénéfice net	0,1	2,3	3,1	0,2	0,3	0,3	1,1	(0,2)	0,8	8,0
Total des actifs	16,2	123,9	78,6	34,3	11,9	6,8	27,7	67,3	8,6	375,3
Ratio : bénéfice net/total actifs (%)	**0,8**	**1,9**	**3,9**	**0,6**	**2,2**	**4,4**	**3,8**	**0,3**	**9,8**	**2,1**

Source : Transports Canada

11 % et de 8 %. Le bénéfice net a lui aussi baissé au cours de la même période.

Le tableau 10-11 expose en détail les résultats financiers de toutes les commissions portuaires en 1998.

Ports de Transports Canada

Sur les ports qui restent sous le contrôle de Transports Canada, environ 10 % ont produit près de 70 % des recettes totales en 1998-1999. Au cours de cet exercice, les recettes brutes de ces installations ont été de 18,6 millions $ et leurs dépenses de 24,3 millions $, ce qui donne un moins-perçu d'exploitation de 5,7 millions $ et un ratio d'exploitation de 131 %. Les immobilisations pour l'année ont été de 4,1 millions $. S'ajoute à cela 1,3 million $ de plus provenant des subventions et contributions ayant trait aux transferts se rattachant aux cessions portuaires.

Les recettes ont augmenté de 44 % durant cette période et continueront de baisser au fur et à mesure que d'autres ports sont cédés. Cette augmentation des recettes s'explique par la croissance du trafic et la hausse des droits depuis 1994-1995. Au cours de cette même période, les dépenses ont fluctué, mais, à l'instar des recettes, elles devraient baisser au fur et à mesure que d'autres ports sont cédés.

Entre 1993 et 1998, les recettes par tonne sont passées de 0,15 $ à 0,23 $, soit une hausse de 53 %, tandis que les dépenses par tonne' sont demeurées relativement stables, à 0,31 $ la tonne.

Le tableau 10-12 résume les résultats financiers des ports et des havres qui demeurent sous le contrôle de Transports Canada entre 1994-1995 et 1998-1999.

TABLEAU 10-12 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PORTS DE TRANSPORT CANADA, 1994/95 – 1998/99

(Millions de dollars)

	1994 / 1995	*1995 / 1996*	*1996 / 1997*	*1997 / 1998*	*1998 / 1999*
Recettes[1]	12.9	17.1	20.3	20.7	18.6
Dépenses[2]	28.7	33.6	28.5	27.4	24.3
Bénéfice d'exploitation	(15.8)	(16.5)	(8.2)	(6.7)	(5.7)
Immobilisations	**23.1**	**11.3**	**11.9**	**1.9**	**4.1**
Subventions et contributions[3]		10.0	13.1	1.5	1.3
Ratio : dépenses/recettes (%)	**222**	**196**	**140**	**132**	**131**

1 Ce chiffre représente les recettes brutes.
2 Ce chiffre représente les d'exploitation et d'entretien, y compris les commissions.
3 Ce poste représente les transferts ayant trait aux dessaisissements d'installations portuaires.

Source : Rapports annuels et Transports Canada

Trafic portuaire

Les données préliminaires suivantes illustrent le trafic en 1999 dans certaines administrations portuaires canadiennes :

- Halifax : près de 14 millions de tonnes, 107 837 passagers de bateaux de croisière;
- Montréal : 20,6 millions de tonnes, 18 300 passagers de bateaux de croisière;
- Nanaïmo : 2,1 millions de tonnes;
- Port Alberni : 1 million de tonnes;
- Prince Rupert : 8,9 millions de tonnes;
- Québec : 16 millions de tonnes;
- Saint-Jean : 20 millions de tonnes;
- Sept-Îles : 20,9 millions de tonnes;
- Thunder Bay : près de 9 millions de tonnes;
- Trois-Rivières : 2,2 millions de tonnes;
- Vancouver : 71,2 millions de tonnes, 947 659 passagers de bateaux de croisière;
- Windsor : 5,7 millions de tonnes.

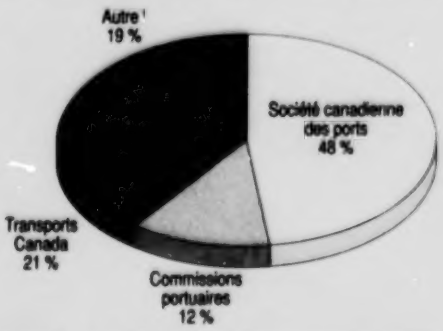
Statistiques sur le trafic portuaire

Si l'on se fonde sur les données de Statistique Canada (qui ne sont accessibles que jusqu'à 1998), les ports du Canada ont manutentionné au total 376,1 millions de tonnes de marchandises en 1998, soit à peu près le même volume qu'en 1997.

La figure 10-7 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 1998.

5 Les statistiques sur le tonnage englobent les marchandises qui transitent par des installations privées dans les limites des havres publics de Transports Canada.

FIGURE 10-7 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPE DE PORTS, 1998



1 Ministère des Pêches et des Océans, gouvernements provinciaux et municipaux et installations privées.

Source : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada

Ce sont les ports de la Société canadienne des ports qui se sont accaparé la part du lion (48 %) du trafic portuaire en 1998, alors que 12 % des marchandises ont transité par les ports des commissions portuaires. Une autre tranche de 21 % des marchandises a transité par des installations de Transports Canada. Les 19 % restants ont été manutentionnés par d'autres installations, notamment par des installations gérées par des intérêts privés et d'autres gérées par ou pour le compte du ministère des Pêches et des Océans et des gouvernements provinciaux et municipaux.

Entre 1997 et 1998, le volume total de marchandises manutentionnées par les ports de la Société canadienne des ports et les installations de Transports Canada a baissé de 4 %, contre 3 % pour ce qui est des marchandises manutentionnées par les commissions portuaires. Dans l'ensemble, le volume total de marchandises ayant transité par les ports du Canada est resté constant une année sur l'autre, l'augmentation du trafic dans les « autres » ports étant neutralisée par une baisse équivalente du volume dans les installations de Transports Canada, les ports de la Société canadienne des ports et les commissions portuaires.

Aux ports déclarés publics où Transports Canada n'a pas d'installations et où les marchandises transitent par des quais privés, le total des marchandises expédiées s'est chiffré à 25,8 millions de tonnes, soit 33 % de l'ensemble du trafic manutentionné par les ports de Transports Canada. Au total, 73,6 millions de tonnes ont transité par les « autres » ports, dont Port Cartier s'est accaparé la part du lion, à hauteur de 19,3 millions de tonnes.

Le tableau 10-13 expose en détail le tonnage manutentionné par les ports du Canada.

TABLEAU 10-13 : TONNAGE[1] TOTAL MANUTENTIONNÉ PAR LE RÉSEAU PORTUAIRE CANADIEN, 1997 – 1998

(milliers de tonnes)

Réseau portuaire	*Total 1997*	*Total 1998*	*% de changement*
Société canadienne des ports	187 279	179 357	(4)
Commissions portuaires	45 355	44 071	(3)
Transports Canada	82 237	79 024	(4)
Autre	61 536	73 611	20
Total	**376 407**	**376 063**	**0**

1 Les statistiques sur le tonnage comprennent les marchandises expédiées par des installations privées.

Source : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada

Ports pour petits bateaux

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) administre les ports utilisés pour la navigation commerciale et de plaisance en vertu de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*. Le MPO est en train de se départir de tous les ports de plaisance placés sous sa responsabilité, ainsi que des ports de pêche en état d'abandon et à faible niveau d'activité. Toutes les installations indispensables à l'industrie de la pêche continueront d'appartenir au gouvernement fédéral, ce qui garantira que le statut commercial de ces ports est préservé et qu'ils continuent de fournir des services aux collectivités. Depuis 20 ans, le MPO encourage la création d'organisations locales sans but lucratif connues sous l'appellation d'administrations portuaires pour qu'elles prennent en charge la gestion des ports de pêche commerciale, qu'elles en assurent l'entretien et qu'elles fournissent des services aux usagers. Il faut signaler que le MPO ne conservera que les ports de pêche dont la gestion est confiée à une administration portuaire.

Ports de pêche

À la fin de janvier 2000, 1 070 ports de pêche faisaient encore partie de l'inventaire du ministère des Pêches et des Océans, soit une diminution de 17,1 % par rapport à 1994. Des administrations portuaires gèrent actuellement 51 % de ces ports. D'ici 2003, cependant, environ 750 devraient être gérés par des administrations portuaires, tandis que 300 autres ports en état d'abandon et à faible niveau d'activité seront cédés. Il faut signaler que 13 % des ports restants pour petits bateaux sont classés comme étant en état d'abandon (des sites sans activité, négligés que l'on prévoit démolir).

Le tableau 10-14 fait état des ports de pêche qui continuaient de relever du MPO à la fin de janvier 2000, par région et par type de gestion.

TABLEAU 10-14 : PORTS DE PÊCHE PAR TYPE DE PORT, JANVIER 2000

Région	*Administrations portuaires*	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon[1]	52	107	159
Prairies et Territoires[1]	15	37	52
Ontario	5	9	14
Québec	51	36	87
Maritimes	260	125	385
Terre-Neuve et Labrador	164	209	373
Total	**547**	**523**	**1 070**

1 Il n'y a pas d'administrations portuaires en Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et au Yukon.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

Ports de plaisance

Le ministère des Pêches et des Océans se dessaisit par ailleurs progressivement de tous les ports de plaisance. Au terme de l'Examen des programmes, le gouvernement fédéral a pris l'engagement de se retirer des programmes dont les fonctions ont un rapport plus étroit avec les intérêts des provinces, des collectivités ou du secteur privé dans le tourisme et le développement économique local qu'avec les priorités fédérales. Les ports de plaisance sont cédés pour la plupart à des entités provinciales et municipales pour un prix modique et moyennant la garantie que le preneur continuera d'exploiter l'installation dans le même but qu'actuellement et, essentiellement, à son niveau d'exploitation actuel pendant au moins cinq ans.

Avant de céder un port, le ministère des Pêches et des Océans effectue des réparations essentielles pour céder ces installations dans un état de sécurité raisonnable. Le programme de cessions devrait prendre fin en 2001. Aucun crédit supplémentaire n'a été débloqué pour la cession des ports de plaisance et les crédits utilisés sont en fait détournés du Programme des ports de pêche.

La cession de tous les ports de plaisance permettra de débloquer des fonds pour la réparation des principaux ports de pêche. Les dépenses que l'on envisage d'engager dans les ports pour petits bateaux au cours de l'exercice 1999-2000 se chiffrent à environ 59,8 millions $. Les dépenses d'entretien (dépenses d'investissement majeures et secondaires) représentent 82 % de toutes les dépenses, alors que les dépenses d'exploitation en représentent 7 %. Les salaires et les contributions représentent le solde, respectivement à hauteur de 9 % et de 2 %. Les recettes résultant des baux, des permis ainsi que des droits d'amarrage et de quayage devraient régresser de 30 % en 1999-2000 à la suite du programme de cession. La plus forte baisse devrait se produire en Ontario, où les recettes chuteront de près de 450 000 $, ou 31,4 %.

Les tableaux 10-15, 10-16 et 10-17 résument par région la situation du programme de cession des ports de plaisance, les entités qui les prennent en charge et le type de gestion dont font l'objet les installations restantes de l'inventaire du ministère des Pêches et des Océans.

TABLEAU 10-15 : PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS PAR RÉGION, 1995-1998/1999-2000

Province	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	Plans pour 1999-2000	Ports restant à céder	Total par région
Colombie-Britannique et Yukon	8	1	25	13	13	5	65
Centre et Arctique	8	50	89	63	66	171	447
Québec	53	24	93	15	20	47	252
Maritimes	0	4	8	26	27	15	80
Terre-Neuve et Labrador	0	0	0	1	0	1	2
Total	**69**	**79**	**215**	**118**	**126**	**239**	**846**

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans.

TABLEAU 10-16 : ENTITÉS QUI PRENNENT EN CHARGE LES PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS PAR RÉGION, 1995-1998/1999-2000

	Province	Municipalité	Secteur privé	Autre[1]	Total par région[2]
Colombie-Britannique et Yukon	51	0	0	0	51
Prairies et territoires	3	5	0	0	8
Ontario	16	162	18	28	224
Québec	2	167	3	25	197
Maritimes	5	15	3	21	44
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	0	1
Total	**77**	**350**	**24**	**74**	**525**

1 « Autre » dans le cadre de la cession des ports de plaisance désigne les ports qui ont été cédés à des organismes locaux sans but lucratif, aux Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux, selon le cas.
2 Nombre de ports cédés au 28 janvier 2000.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

TABLEAU 10-17 : TYPE DE GESTION DES PORTS DE PLAISANCE FIGURANT DANS L'INVENTAIRE DU MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS PAR RÉGION

	Gérés en vertu d'un bail[1]	Ports pour petits bateaux	Total par région[2]
Colombie-Britannique et Yukon[3]	0	14	14
Prairies et territoires[3]	10	25	35
Ontario	133	47	180
Québec	5	50	55
Maritimes	1	35	36
Terre-Neuve et Labrador	0	1	1
Total	**149**	**172**	**321**

1 Par des municipalités, des organismes locaux sans but lucratif, etc.
2 Ports restant dans l'inventaire au 28 janvier 2000.
3 Il n'y a pas d'administrations portuaires en Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut ou au Yukon.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des océans

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

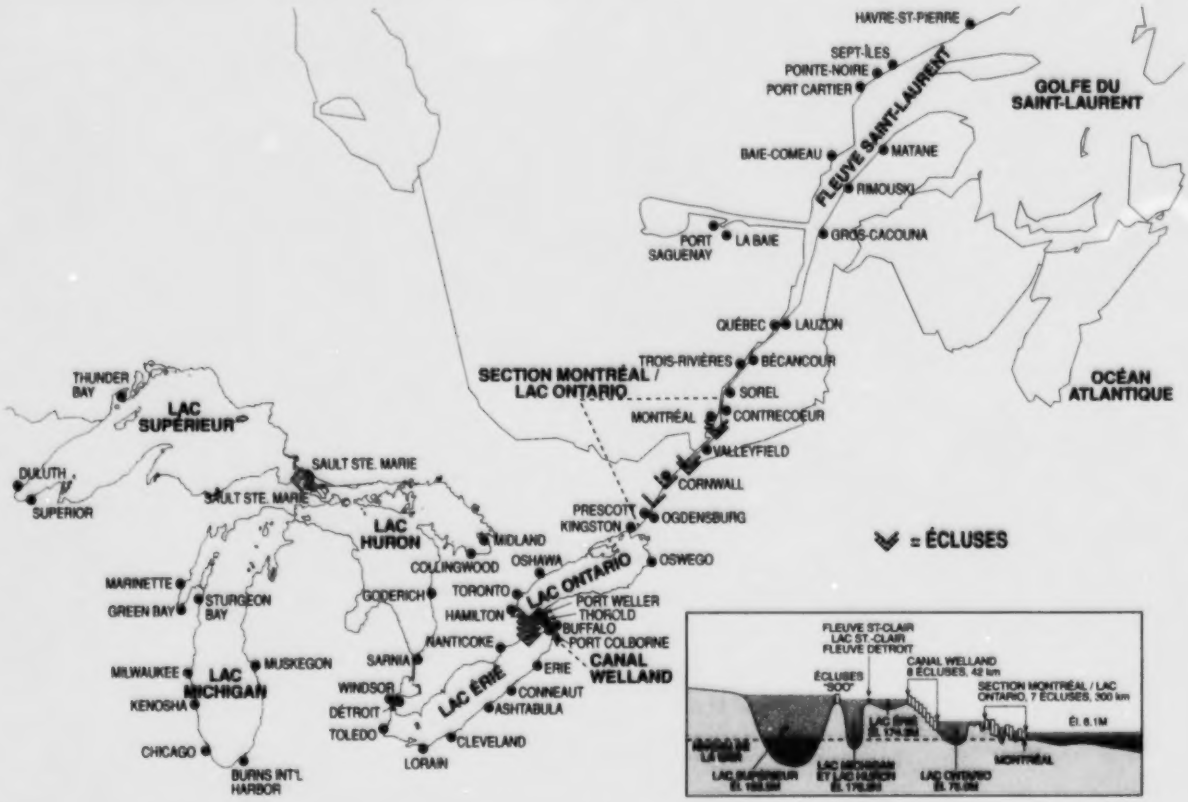
La Voie maritime du Saint-Laurent, qui relie le port de Montréal au lac Érié, relève des compétences à la fois du Canada et des États-Unis. Le Canada est responsable des huit écluses du canal Welland et de cinq des sept écluses entre Montréal et le lac Ontario, alors que la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) des É.-U. assure l'exploitation des deux autres écluses.

La Voie maritime peut accueillir des navires de 225,5 m de long, 23,8 m de large et 8 m de tirant d'eau. À mesure qu'un navire avance vers l'ouest après avoir quitté le port de Montréal, les écluses élèvent progressivement le navire à la hauteur d'un édifice de 60 étages par rapport au niveau de la mer à Montréal. La figure 10-8 illustre le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

NOUVELLE ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

En 1999, la Voie maritime canadienne a été pour la première fois de son histoire gérée par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). C'est le 1er octobre 1998 que la gestion de la Voie maritime a

FIGURE 10-8: SYSTÈME FLUVIAL DES GRANDS LACS/VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



Source : Autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent, Rapport annuel, 1997-1998

été confiée à la Corporation, qui est un organisme du secteur privé sans but lucratif contrôlé par les utilisateurs de la Voie maritime.

Conformément à l'instauration d'un mode de gestion commercial pour la Voie maritime, le siège de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent à Ottawa a fermé ses portes et les services ont fusionné avec ceux du bureau de Cornwall. Même si les terrains et les immobilisations de la Voie maritime demeurent la propriété du gouvernement du Canada, la Corporation est chargée de sa gestion, de son exploitation et de son entretien (voir encadré). Dans le cadre de l'entente de transfert, la Corporation assume les risques se rapportant aux coûts tandis que le gouvernement fédéral est responsable des risques se rapportant aux recettes.

L'une des clés de voûte de l'accord de la Voie maritime est un cycle de planification d'activités échelonné sur cinq ans. Le premier plan, qui est aujourd'hui en vigueur, fixe des cibles au sujet des charges d'exploitation et des coûts de renouvellement des actifs, ainsi que les recettes prévues au cours des cinq prochaines années.

TRAFIC EN 1998

La valeur totale des 51,1 millions de tonnes de marchandises combinées qui ont emprunté la Voie maritime au cours de la saison 1998 est estimée à 7,5 milliards $, soit une hausse de 4,4 % par rapport au volume de près de 49,0 millions de tonnes manutentionnées de trafic en 1997.

Les principaux produits transportés sur la Voie maritime sont les céréales, le minerai de fer, le charbon, d'autres produits en vrac et les produits de l'acier. Ceux-ci représentent en général plus de 70 % de l'ensemble des marchandises transportées. Le succès de la saison de navigation 1998 est attribuable à une hausse appréciable (plus de 37 %) des expéditions de marchandises générales, lesquelles englobent des plaques d'acier et d'autres produits de l'acier, pour la plupart en provenance de l'Europe. On a également enregistré une hausse des mouvements de céréales américaines, laquelle a un rapport avec les importations de produits de l'acier (retour à charge). Les mouvements de minerai de fer, de charbon et d'autres marchandises en vrac sont toutefois restés stables en 1998.

6 Combined for Montreal–Lake Ontario and Welland Canal sections.

Comme en témoigne le tableau 10-18, le trafic total sur le tronçon Montréal–lac Ontario (MLO) de la Voie maritime a augmenté d'environ 6,4 % pour passer à 39,2 millions de tonnes, alors que le trafic total sur le tronçon du canal Welland a baissé de 0,6 % pour s'établir à 40,7 millions de tonnes.

La Voie maritime a vu défiler 4 366 navires en 1998, dont 64 qui l'empruntaient pour la première fois. Le nombre de mouvements de navires de haute mer a augmenté de 28 % par rapport à 1997, passant de 1 122 à 1 438, ce qui correspond au niveau élevé des importations de produits de l'acier par la Voie maritime en 1998.

TABLE 10-18: MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT[1], 1990 – 1998

(milliers de tonnes)

	Tronçon Montréal–lac Ontario	*Tronçon du canal Welland*
1990	36 656	39 398
1991	34.910	36 919
1992	31 360	33 174
1993	31 970	31 815
1994	38 422	39 703
1995	38 684	39 376
1996	38 075	41 145
1997	36 901	40 902
1998	39 246	40 657

1 Trafic combiné sur les deux tronçons de la Voie maritime.

Source : Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent/Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

ENTENTE DE GESTION, D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN CONCLUE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LA CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a reçu pour mandat de gérer, d'exploiter et d'entretenir la Voie maritime conformément à une entente de gestion, d'exploitation et d'entretien qui stipule que la Corporation doit soumettre au ministre des Transports des plans d'activités quinquennaux pendant toute la durée de l'entente. Le plan d'activités doit faire état des recettes et des charges d'exploitation prévues et comporter un « plan de renouvellement des actifs ». La Corporation est autorisée à percevoir des péages et d'autres recettes afin de financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et à recouvrer auprès du gouvernement du Canada ces fonds additionnels pour résorber au besoin les déficits d'exploitation, conformément aux conditions de l'entente.

L'entente prévoit également la création d'un « comité des immobilisations » composé de deux représentants de la Corporation et de deux autres de l'État. Ce comité sera chargé d'étudier le plan annuel des immobilisations, les besoins d'entretien et de remplacement des actifs confiés à l'administration de la Corporation et de déterminer s'il y a lieu les changements qui s'imposent.

La Corporation doit respecter les cibles de ses budgets d'exploitation et de renouvellement des actifs, qui ont été négociées avec le gouvernement, et décréter une hausse annuelle des péages de 2 % au cours de chacune des cinq premières années. Advenant que la Corporation n'atteigne pas ces cibles, elle pourra se voir infliger des amendes sous forme d'une hausse plus importante des péages. Advenant toutefois que la Corporation enregistre de meilleurs résultats que ceux qui sont prévus dans l'entente, elle pourra majorer les péages d'un montant inférieur au montant de référence, ou adopter un programme de péages incitatifs au bout de la troisième année.

DONNÉES PRÉLIMINAIRES DE 1999[7]

Le volume de marchandises acheminées sur les deux tronçons (canal Welland et Montréal–lac Ontario) a été d'environ 47,6 millions de tonnes, soit une baisse de 7 % par rapport à 1998, attribuable en grande partie à la baisse de la demande des importations de produits de l'acier.

En 1999, les expéditions de céréales canadiennes ont progressé de 7,6 % sur le tronçon Montréal–lac Ontario et de 2,7 % sur le tronçon du canal Welland par rapport à 1998, pour atteindre respectivement 6,0 et 5,8 millions de tonnes. Les céréales américaines ont elles aussi affiché une hausse de 5,5 % pour atteindre 5,7 millions de tonnes sur le tronçon Montréal–lac Ontario et de 3,8 % pour atteindre 5,7 millions de tonnes sur le tronçon du canal Welland. Le trafic général des céréales a augmenté de 5,7 % sur le tronçon Montréal–lac Ontario et de 2,5 % sur le tronçon du canal Welland en 1999.

Les expéditions de minerai de fer sur le tronçon Montréal–lac Ontario ont légèrement baissé à 10,0 millions de tonnes alors que, sur le tronçon du canal Welland, elles ont augmenté de 15,4 % pour atteindre 5,3 millions de tonnes. Cela traduit la dépendance accrue des usines sidérurgiques canadiennes à l'égard du minerai de fer provenant de la région Québec–Labrador.

Les expéditions de charbon sont demeurées proches de leur niveau de 1998. Le trafic sur le tronçon du canal Welland a baissé de 1,3 % pour atteindre 4,2 millions de tonnes. Sur le tronçon MLO, les expéditions de charbon se sont quelque peu rétablies pour atteindre 266 000 tonnes. En 1998, les mouvements de charbon vers les usines du Nouveau-Brunswick ont été perdus au profit d'une source sud-américaine, ce qui explique la baisse de 343 000 tonnes ou de 64,2 % des expéditions, qui ont atteint 191 000 tonnes.

En 1999, les expéditions de marchandises générales, essentiellement des produits du fer et de l'acier, sur le tronçon Montréal–lac Ontario, ont accusé une sérieuse baisse de 2,5 millions de tonnes, ou 36,3 %, pour atteindre 4,3 millions de tonnes. Les expéditions de marchandises générales sur le tronçon du canal Welland ont elles aussi enregistré une baisse de 2,0 millions de tonnes, ou 37,7 %, pour atteindre 3,3 millions de tonnes. Après une année record en 1998, cette baisse peut s'expliquer par une sérieuse baisse des importations de produits du fer et de l'acier en 1999, tandis que les États-Unis et le Canada s'employaient à juguler le prétendu écoulement à bas prix de produits de l'acier, afin d'utiliser les gros surplus accumulés par les importateurs américains et canadiens.

Le tableau 10-19 illustre le trafic par produit sur la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1990 et 1998.

7 Données cumulatives de l'année jusqu'à la fin novembre 1999.

TABLEAU 10-19 : TRAFIC PAR PRODUIT SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1990 – 1998

(milliers de tonnes)

Année	Céréales	Minerai de fer	Fer et acier	Charbon et coke	Autre	Total
1990	12 718	12 581	4 128	7 365	11 615	48 407
1991	15 766	10 289	3 855	5 803	9 474	45 187
1992	12 415	10 056	3 607	6 021	10 237	42 336
1993	10 592	10 906	4 432	4 408	10 647	40 985
1994	12 464	12 625	7 019	4 528	12 255	48 891
1995	14 485	11 872	4 844	5 005	11 917	48 124
1996	12 158	13 362	6 056	5 460	12 903	49 939
1997	13 339	12 051	5 418	5 545	12 600	48 953
1998	12 483	12 117	7 182	5 510	13 839	51 131

1 Trafic combiné sur les deux tronçons de la Voie maritime.

Source : Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent/Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

TAUX ET TARIFS

Conformément aux conditions de l'entente négociée avec les usagers de la Voie maritime, une hausse de 2 % des péages sur le tronçon canadien de la Voie maritime a été introduite le 1er juin 1998. Il s'est agi de la première hausse depuis 1993. Une majoration supplémentaire de 2 % est entrée en vigueur en 1999.

Dans le cadre de cette entente de commercialisation, une majoration annuelle de 2 % des péages sans rabais/réductions a été négociée pour les années 1998, 1999 et 2000. Toutefois, l'entente oblige la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent à majorer les péages de plus de 2 % si elle n'atteint pas les cibles fixées dans son plan d'activités. Étant donné que l'excellente saison 1998 a permis à la Corporation d'atteindre et même de dépasser ses cibles, la majoration des péages en 2000 ne dépassera pas 2 %. Au cours des quatrième et cinquième années du plan, des rabais/réductions des péages seront autorisés si la Corporation continue de dépasser les impératifs du plan d'activité.

PROFIL FINANCIER

En raison de la cession de la gestion de la Voie maritime à la Corporation le 1er octobre 1998, les états financiers du 1er octobre 1998 au 31 mars 1999 ne reflètent que trois mois de recettes d'exploitation (octobre à décembre, étant donné que la Voie maritime est fermée entre les mois de janvier et mars) et six mois de dépenses (1er octobre 1998 au 31 mars 1999). Ces dépenses embrassent le programme de travaux hivernaux qui porte sur le renouvellement des actifs et qui comprend la majorité des principaux coûts d'entretien. Aussi les résultats financiers des six premiers mois d'existence de la Corporation ne sont-ils guère représentatifs de l'exploitation de la Voie maritime sur une année complète et ne sont-ils donc pas présentés dans ce rapport. En outre, les résultats financiers de la Corporation ne pourront pas être comparés aux états financiers des années préalables car ils ne tiennent pas compte des recettes et des dépenses qui ont un rapport avec les actifs hors navigation, pas plus que de l'impôt sur le revenu de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, des dépenses d'amortissement et d'autres dépenses qui sont traitées différemment.

Le tableau 10-20 illustre les résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1988-1989 et 1997-1998.

TABLEAU 10-20 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1988-1989/1998-1999

(millions de dollars)

Année	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Bénéfice d'exploitation	Bénéfice net
1988-1989	64,7	72,0	(7,3)	(1,9)
1989-1990	64,5	75,5	(11,0)	(5,1)
1990-1991	65,6	80,8	(15,2)	(9,9)
1991-1992	65,4	76,8	(11,4)	(1,8)
1992-1993	65,0	78,7	(13,7)	(11,0)
1993-1994	69,6	78,0	(8,4	(6,1)
1994-1995	83,9	74,1	9,9	15,5
1995-1996	78,1	80,6	(2,4)	1,9
1996-1997	83,4	80,1	3,3	0,2
1997-1998	84,6	85,5	(1,0)	(3,7)

Source : Rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

PILOTAGE MARITIME

CADRE LÉGISLATIF

Le pilotage maritime au Canada est régi par la *Loi sur le pilotage* de 1972. Celle-ci a porté création de quatre administrations de pilotage régionales : les administrations de pilotage (AP) de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique. Chaque administration a reçu pour mandat de fournir des services de pilotage sûrs et efficaces répondant aux besoins particuliers de son trafic de même qu'aux conditions géographiques et climatiques variées des voies navigables concernées. Même si elles ne sont pas considérées comme mandataires de Sa Majesté, toutes les administrations relèvent directement du ministre.

EXAMEN DES SERVICES DE PILOTAGE ORDONNÉ PAR LE MINISTRE

C'est en août 1998 que le ministre des Transports a chargé l'Office des transports du Canada d'entreprendre l'examen des services de pilotage au Canada (voir encadré)

Le rapport de l'Office et la réplique du ministre ont été présentés conjointement au Parlement à la fin novembre 1999. Les quatre administrations de pilotage ont été invitées à soumettre un plan d'application des recommandations d'ici mai 2000.

RÉSULTATS FINANCIERS ET RÉSULTATS D'EXPLOITATION

En 1999, les recettes de pilotage à l'échelle nationale ont à nouveau dépassé les dépenses. Comme l'illustre le tableau 10-21, trois des quatre administrations de pilotage ont réussi à

EXAMEN DU SYSTÈME DE PILOTAGE RÉALISÉ PAR L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

L'article 157 de la *Loi maritime du Canada* (LMC), entrée en vigueur le 1er octobre 1998, contient une disposition qui modifie la *Loi sur le pilotage* de 1972 en y ajoutant une prescription selon laquelle le ministre des Transports doit procéder à un examen plus approfondi du système de pilotage. Conformément à cette prescription, le ministre a demandé à l'Office des transports du Canada d'entreprendre l'examen des services de pilotage en août 1998. Cet examen est le fruit de la Politique maritime nationale de 1995, qui reconnaît la nécessité d'analyser plus en profondeur certains aspects non résolus du système de pilotage. L'objectif de cet examen était d'analyser le système de pilotage maritime et de formuler des recommandations afin d'assurer l'efficacité, la rentabilité et la sécurité du système de pilotage pour qu'il réponde aux attentes constantes et à long terme et aux exigences de tous les usagers.

L'examen a porté sur cinq grandes questions distinctes :
- le processus de délivrance de brevets et certificats pour les capitaines et les officiers de navire;
- les exigences en matière de formation des pilotes et de délivrance de brevets de pilotage;
- la désignation des zones de pilotage obligatoire;
- les instruments de règlement des différends;
- l'autonomie financière et la réduction des coûts.

Le rapport final de l'Office, présenté au ministre le 1er septembre 1999, contenait 21 recommandations auxquelles Transports Canada souscrit en principe.

Les recommandations suivantes s'appliquent à toutes les administrations de pilotage :
- répertorier, en collaboration avec les parties intéressées, les zones de pilotage obligatoire où l'évolution des facteurs et des conditions relatifs à la désignation justifie un examen tous les cinq ans;
- procéder à une évaluation de chaque demande d'exemption de zone de pilotage obligatoire et des motifs de son refus;
- préserver le système régional actuel de formation et de délivrance des brevets aux pilotes;
- rendre compte du bassin de candidats qualifiés dans les rapports annuels, en répertoriant notamment les problèmes et les mesures correctives pour y remédier;
- concevoir, par le biais de consultations, et mettre en oeuvre un système juste et raisonnable d'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité des services;
- examiner régulièrement tous les paramètres des opérations de chaque administration afin d'améliorer son efficacité et de réduire ses coûts;
- préserver la Loi en ce qui a trait à la composition des conseils d'administration (c.-à-d. pas de changement);
- prévoir des consultations régulières avec les parties intéressées sur les questions financières, opérationnelles et de planification qui touchent ces parties;
- créer un système de divulgation rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs;
- établir une méthodologie structurée de traitement des plaintes, en assurant la rétroaction ponctuelle pour l'aboutissement ou la mesure prise par le plaignant;
- présenter un plan au ministre des Transports dans les six mois qui suivront la présentation de ce rapport, qui fixe l'ordre de priorité de la mise en oeuvre prévue et de la date d'achèvement de toutes les recommandations de l'Office des transports du Canada.

Les recommandations qui s'appliquent à des administrations particulières de pilotage portent sur diverses questions comme l'élaboration du matériel pertinent à la certification et une description des attentes face aux examens de certification; une évaluation fondée sur le risque pour déterminer les exigences de double pilote; une évaluation fondée sur le risque de la limite de la grosseur des navires et des types de navire sujets au pilotage obligatoire; amendement des règlements d'une autorité pour exempter des navires du pilotage obligatoire; l'ajout d'une disposition permettant la révocation d'une exemption au pilotage obligatoire.

dégager un modeste surplus, tandis que le déficit essuyé par l'Administration de pilotage des Grands Lacs a été absorbé par ses bénéfices non répartis.

TABLEAU 10-21 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1999

(milliers de dollars)

	Recettes	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Atlantique	10 777	9 985	792
Laurentides	41 689	41 213	476
Grand Lacs	14 545	14 898	(353)
Pacifique	39 106	38 781	325
Totals	**106 117**	**104 877**	**1 240**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (préliminaires)

Les résultats enregistrés en 1999 traduisent le maintien de la tendance à un bénéfice net positif depuis quelques années. Les résultats financiers de chaque administration entre 1995 et 1999 sont illustrés au tableau 10-22.

TABLEAU 10-22 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1995 – 1999

(Millions de dollars)

Administration de pilotage	*Année*	*Recettes*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Atlantique (APA)	1995	7 642	7 584	58
	1996	8 030	7 538	492
	1997	9 638	8 595	1 043
	1998	9 466	8 796	670
	1999	10 777	9 985	792
	% de changement	**13,8**	**13,5**	**18,2**
Laurentides (APL)	1995	34 367	38 544	(4 177)
	1996	36 019	38 847	(2 828)
	1997	38 185	39 019	(834)
	1998	41 311	40 847	464
	1999	41 689	41 213	476
	% de changement	**0,9**	**0,9**	**2,6**
Grand Lacs (APGL)	1995	11 318	9 978	1 340
	1996	12 659	11 643	1 016
	1997	13 251	12 041	1 210
	1998	17 249	15 548	1 701
	1999	14 545	14 898	(353)
	% de changement	**(15,7)**	**(4,2)**	**(120,8)**
Pacifique (APP)	1995	34 221	35 363	(1 142)
	1996	36 039	35 859	180
	1997	39 802	38 519	1 283
	1998	37 441	37 056	385
	1999	39 106	38 781	325
	% de changement	**4,4**	**4,7**	**(15,6)**
Totaux	1995	87 548	91 469	(3 921)
	1996	92 747	93 887	(1 140)
	1997	100 876	98 174	2 702
	1998	105 467	102 247	3 220
	1999	106 117	104 877	1 240
	% de changement	**0,6**	**2,6**	**(61,5)**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (préliminaires)

Les recettes totales n'ont augmenté que légèrement, alors que les dépenses ont généralement suivi le taux d'inflation durant la période quinquennale. Il n'en demeure pas moins que la figure 10-9 atteste clairement la dynamique d'amélioration des résultats nets des administrations de pilotage.

FIGURE 10-9 : BÉNÉFICE NET TOTAL DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1994 – 1999

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (préliminaires pour 1999)

Pour mesurer l'efficacité des services de pilotage, on utilise fréquemment le nombre moyen de missions par pilote. D'après cette mesure, on voit que l'efficacité s'est améliorée de 3,1 % entre 1995 et 1999.

Le tableau 10-23 illustre le nombre de missions de chaque administration de pilotage et le total de toutes les administrations entre 1995 et 1999. Les variations entre administrations et les fluctuations durant la période s'expliquent sans doute par une évolution des volumes de trafic. Dans l'ensemble, le nombre total de missions a augmenté de 9,4 % depuis 1995.

TABLEAU 10-23 : NOMBRE TOTAL DES MISSIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 1995 – 1999

Administration de pilotage	*Indicateur*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Atlantique (APA)	Missions totales	8 668	8 576	9 760	9 726	11 090
	Missions par pilote	180	186	212	187	213
Laurentides (APL)	Missions totales	21 937	21 342	20 941	22 018	21 654
	Missions par pilote	127	123	120	121	120
Grand Lacs (APGL)	Missions totales	6 091	6 901	7 192	9 085	8 108
	Missions par pilote	107	121	113	147	118
Pacifique (APP)	Missions totales	13 199	13 403	14 212	13 267	13 776
	Missions par pilote	115	113	124	115	117
Total	Missions totales	49 895	50 224	52 105	54 096	54 628
	Missions par pilote	127	126	129	132	131

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

RESPONSABILITÉS

La mission de la Garde côtière canadienne (GCC) est d'assurer l'utilisation sûre et écologiquement rationnelle des voies navigables du Canada, d'assurer la gestion durable des océans, de faciliter l'utilisation des voies navigables du Canada pour la navigation, les activités de plaisance et la pêche, et de fournir des expertises maritimes à l'appui des intérêts nationaux et internationaux du Canada.

La Garde côtière a subi une restructuration en profondeur depuis quelques années tandis qu'elle fusionnait avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO). Compte tenu de ce nouveau partenariat et de son mandat principal qui est d'assurer l'utilisation sûre et respectueuse de l'environnement des voies navigables du Canada, la Garde côtière collabore avec ses homologues du secteur du MPO pour remplir le mandat du Ministère sur les océans.

La Garde côtière est subdivisée en cinq secteurs d'activités, qui couvrent les cinq régions du MPO. Ces cinq secteurs sont : les services à la navigation maritime, les services de communications et de trafic maritimes, les services de déglaçage, les activités de sauvetage, de sécurité et d'intervention environnementale et, enfin, la gestion de la flotte.

Dans le cadre de ces secteurs d'activités, la Garde côtière est responsable de tout un éventail de programmes, politiques et services maritimes qui englobent plusieurs secteurs du milieu maritime : les compagnies de navigation commerciale, les plaisanciers, l'industrie de la pêche, les services de traversiers, les opérations de remorquage et de ravitaillement du Nord, les compagnies de croisière, les expéditeurs du secteur privé, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux et, enfin, les ministères du gouvernement fédéral.

De plus, la Garde côtière sert également le public en aidant à préserver les écosystèmes, en s'assurant que les réserves d'eau ne sont pas polluées par les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques et en protégeant les ressources récréatives.

Le ministère des Pêches et des Océans a pris deux grands engagements en matière de résultats : la conservation et la durabilité biologique des ressources halieutiques, des habitats d'eau de mer et d'eau douce et un environnement protégé; et la fourniture de voies navigables et de ports sûrs, efficaces et accessibles. Les contributions de la Garde côtière à ces engagements sont manifestes dans chacun de ses secteurs d'activités. Mentionnons entre autres les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin, des infrastructures d'aide à la navigation efficaces, le ravitaillement annuel par bateau des colonies de peuplement et des sites militaires dans le Nord et la sensibilisation des clients et du public à ses programmes et politiques.

Services à la navigation maritime

Le groupe des Services à la navigation maritime fournit, exploite et entretient un système d'aides à la navigation qui englobe 262 phares automatiques, dont 52 sont pourvus d'un gardien, 5 stations de communication LORAN C, 18 émetteurs DGPS, plus de 6 000 aides fixes terrestres et plus de 13 000 aides flottantes. De plus, le groupe s'occupe de l'aménagement et de l'entretien des voies navigables, et il assure la protection du droit du public à la navigation et la protection de l'environnement. Ces responsabilités cadrent avec l'engagement pris par le ministère des Pêches et des Océans d'offrir des voies navigables sûres, efficaces et accessibles.

Le groupe des Services à la navigation maritime poursuivra un certain nombre d'activités à l'appui de sa mission, notamment la modernisation des aides à la navigation en vertu de plusieurs initiatives. Mentionnons notamment l'implantation complète d'un système DGPS d'ici le printemps 2000. Le groupe continuera par ailleurs à moderniser, entretenir, implanter et mettre à niveau des systèmes d'information comme les bases nationales de données sur l'utilisation des voies navigables canadiennes, le Système d'information sur le programme d'aides (SIPA), le Système d'établissement des coûts des activités maritimes (SECAM) et le Système de base de données sur les eaux navigables. Les Services à la navigation maritime continueront par ailleurs de modifier la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Services de communications et de trafic maritimes

Les Services de communications et de trafic maritimes fournissent des services de communications de détresse et de sécurité et en assurent la coordination; ils contrôlent les mouvements de navire pour interdire l'accès des eaux canadiennes aux navires en mauvais état; ils réglementent les mouvements des navires et gèrent un système intégré de services d'information maritime et de correspondance avec le public. En plus d'assurer la sécurité de la navigation maritime, les Services de communications et de trafic maritimes soutiennent les activités économiques en optimisant les mouvements du trafic et l'efficacité des ports et en facilitant les communications entre les navires et la terre. Toutes ces fonctions sont issues d'un cadre réglementaire qui repose essentiellement sur la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Les infrastructures de soutien du groupe englobent des centres de communications pourvus en effectifs ainsi que des sites d'émetteur-récepteur éloignés.

De par leurs activités, les Services de communications et de trafic maritimes sont un élément clé de la tendance nationale au développement durable des océans et des ressources marines. Ils soutiennent entièrement la Stratégie des océans en étudiant les façons d'améliorer la surveillance et la gestion des zones maritimes protégées.

Ce groupe cherche également à améliorer son potentiel de surveillance en élaborant des stratégies de mise en oeuvre du Système universel d'identification automatique (SIA), technologie de navigation maritime de pointe qui offre aux gens de mer et aux instances compétentes un moyen de prestation des services plus efficace et plus rentable. Ce groupe s'efforce également d'améliorer le potentiel de communications en poursuivant l'implantation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et en examinant constamment les infrastructures pour offrir des possibilités de nouvelles économies par l'application des progrès technologiques.

Services de déglaçage

Les services de déglaçage consistent à ouvrir des chenaux de navigation, à en assurer l'entretien, à lutter contre les inondations, à empêcher les embâcles dans les ports et à offrir des services d'information et de navigation dans les glaces au trafic maritime dans les eaux infestées par les glaces. Ce secteur d'activités coordonne également le mouvement des marchandises et le ravitaillement annuel des établissements humains du Nord et des sites militaires en faisant appel à des transporteurs commerciaux.

Du rôle historique qu'il jouait et qui consistait à fournir un vaste éventail de services gratuits aux usagers, le programme est aujourd'hui davantage axé sur les clients et tributaire de la demande, ce qui reflète les récentes mesures de compression des effectifs. Les usagers doivent désormais payer un pourcentage des coûts sous forme de droits de services de déglaçage. La difficulté que pose la prestation de ce service consiste à faire correspondre la saison des glaces et les besoins des clients avec le potentiel de service chaque année afin d'utiliser les ressources à bon escient.

Le programme maintient également une présence internationale en collaborant avec la garde côtière des États-Unis, la Patrouille des glaces de l'Atlantique-Nord et d'autres gouvernements qui fournissent des services de déglaçage. Il a également resserré ses liens avec la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada dans le cadre de l'harmonisation des règles de navigation polaire, afin de protéger la position du Canada et de jouer un rôle actif dans les tribunes qui traitent des opérations de déglaçage ou des navires qui naviguent dans les eaux infestées par les glaces. Une étude économique sur les avantages des services de déglaçage se poursuit, et ses résultats préliminaires révèlent que les avantages l'emportent de loin sur les coûts des services.

Sauvetage, sécurité et intervention environnementale

L'objectif du groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE) est de sauvegarder des vies humaines et de protéger le milieu marin. Le groupe fournit des services de recherche et de sauvetage maritimes et des services d'intervention d'urgence. Il s'occupe également de promouvoir la sécurité nautique par voie de prévention et de réglementation. Parmi ses infrastructures de soutien, il faut mentionner des stations de recherche et sauvetage munies d'embarcations de sauvetage et des dépôts de matériel d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Le groupe a pris un certain nombre de nouvelles mesures en vue d'améliorer la sécurité nautique en 1999. Mentionnons notamment l'imposition d'un âge limite et d'un certificat de compétence pour la conduite des embarcations de plaisance, des normes de limitation de la puissance de ces engins et la modernisation du Règlement sur les petits bâtiments, sans oublier l'efficacité du régime de préparatifs et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en vertu d'un examen des règlements, des normes et des lignes directrices de ce régime. En outre, le groupe a poursuivi l'élaboration d'un régime d'intervention en cas de déversement de substances dangereuses et nocives pour le Canada en poursuivant ses consultations avec les principaux intervenants et en fournissant des services efficaces de recherche et sauvetage maritimes par des initiatives de qualité et une amélioration des évaluations.

Gestion de la flotte

Le groupe de Gestion de la flotte a pour but de fournir un appui maritime et aérien sûr, efficace et rentable et les services connexes nécessaires dans le cadre de plusieurs programmes du ministère des Pêches et des Océans et d'améliorer le niveau de satisfaction des clients. Ce mandat lui impose d'acquérir, d'entretenir et d'établir l'emploi du temps de la flotte de navires et d'aéronefs du Ministère à l'appui des secteurs d'activités suivants : Services à la navigation maritime; Services de communications et de trafic maritimes; Services de déglaçage; Sauvetage, sécurité et intervention environnementale; Gestion des pêches; et Sciences des pêches et des océans et hydrographie. Le financement de l'armement en équipages et de l'exploitation de la flotte est assuré par le secteur d'activités concerné. Le groupe de Gestion de la flotte s'occupe également d'augmenter le potentiel de la flotte par un appui maritime aérien supplémentaire fourni par d'autres ministères gouvernementaux et le secteur privé.

Le groupe de Gestion de la flotte est en voie d'adopter un mode d'exploitation axé sur une flotte de base en vertu duquel un nombre minimal fixe de navires subviendront aux besoins du programme et offriront une base stable pour la planification des ressources financières, opérationnelles et humaines. Ce groupe poursuit également l'implantation du système de gestion de la sécurité de la flotte afin de respecter les normes du Code international de gestion de la sécurité des navires. Parmi les plans futurs du groupe, mentionnons l'instauration d'un modèle d'établissement des coûts qui donnera aux gestionnaires et aux clients une connaissance véritable des coûts des opérations de la flotte.

TABLEAU 10-24 : GARDE CÔTIÈRE, NAVIRES, AÉRONEFS ET INSTALLATIONS, 1999

Navires et aéronefs		*Installations de la GCC*	
125	grands navires	11	bases
Plus de 500[1]	petits bâtiments	8	sous-bases
23	embarcations de sauvage le long des côtes	22	MCTS centres
4	véhicules sur coussin d'air	48	SAR bases
28	avions à voilure tournante		
3	avions à voilure fixe[2]		

1 Englobe les bateaux de sauvetage, les planches de surf, les barges automotrices, les petits embarcations à bord des plus gros navires, les bateaux de travail à terre, les bateaux de déversement, les écrémeuses de nappe de pétrole et les autres petites embarcations qui se trouvent dans les bases et les phares de la GCC.
2 Deux appartenant à Transports Canada et un avion affrété.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

RÉSULTATS FINANCIERS

Grâce à une combinaison de mesures d'efficience et de compression des opérations, qui a autorisé une baisse des dépenses, la Garde côtière a réussi à réduire ses dépenses nettes d'exploitation et d'entretien de 140 millions $, ou 30 %, au cours de la période de quatre ans qui a pris fin en 1998-1999. Le tableau 10-25 illustre les résultats financiers de la Garde côtière et de ses cinq grands secteurs d'activités entre 1995-1996 et 1999-2000.

TABLEAU 10-25 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 1995-1996/1999-2000

(Millions de dollars)

	1995-1996	*1996-1997*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*[1]
Recettes (1)	11,5	27,3	37,3	39,9	48,5
Dépenses brutes (2)	533,4	540,2	522,8	471,0	514,1
Dépenses nettes (1)-(2)	521,9	512,9	485,5	431,1	465,6

1 1999-2000 reflète les dépenses prévues à la fin de l'année et elles ne sont connues qu'à la fin de l'année fiscale.

Source : Ministère des Pêches et des Océans (Garde côtière canadienne), ce qui englobe les Services à la navigation maritime (SNM), les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), les Services de déglaçage, le groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE) et le groupe de Gestion de la flotte.

La Garde côtière a imposé des frais au titre de certains programmes afin d'assurer la contribution juste et équitable des clients aux programmes dont ils profitent directement. Les droits de Services à la navigation maritime ont été adoptés pour la première fois en juin 1996. Ils permettent de compenser en moyenne 27 % de l'intégralité des coûts de prestation des services à la navigation maritime à l'industrie de la navigation commerciale.

C'est en septembre 1997 que des droits de tonnage des Services de dragage d'entretien sont entrés en vigueur dans le chenal maritime du Saint-Laurent. Ces droits ne sont qu'une mesure provisoire pour couvrir les coûts totaux encourus par la Garde côtière pour fournir ces services de dragage d'entretien. La Garde côtière collabore actuellement avec des représentants du secteur de la navigation commerciale pour parvenir à une entente à long terme, notamment par des discussions sur le transfert à l'industrie de la responsabilité de ces services de dragage.

Le 4 décembre 1998, le ministère des Pêches et des Océans a présenté les éléments d'un barème révisé des droits de Services de déglaçage qui généreront 6,65 millions $ par an, plus des frais administratifs. La proposition s'articule autour de droits de déglaçage en fonction du nombre de passages. Les droits seront imposés uniformément à chaque passage à destination, en provenance ou dans les limites de la zone des glaces durant la saison des glaces. Le tableau 10-26 donne la ventilation des recettes et des dépenses de la Garde côtière selon ses cinq grands secteurs d'activités pour l'exercice 1999-2000.

TABLEAU 10-26 : RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTÉES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 1999-2000 – SECTEUR D'ACTIVITÉS

(millions de dollars)

	Secteur d'activités					
	SNM	*SCTM*	*SD*	*SSIE*	*Gestion de la flotte*	*Total GCC*
Recettes (1)	28,3	0,3	14,8	0,1	0,0	48,5
Dépenses brutes (2)	131,6	75,3	61,2	104,1	141,9	514,1
Dépenses nettes [(1)-(2)]	103,3	75,0	41,4	104,0	141,9	465,6

Notes : SNM = Ministère des Pêches et des Océans (Garde côtière canadienne), ce qui englobe les Services à la navigation maritime; SCTM = Services de communications et de trafic maritime; SD = Services de déglaçage; SSIE = Sauvetage, sécurité et intervention environnementale, et la Gestion de la flotte; GCC = Garde côtière canadienne.

Source : Ministère des Pêches et des Océans (Garde côtière canadienne), ce qui englobe les Services à la navigation maritime (SNM), les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Le Système de navigation aérienne du Canada (SNA) est géré par NAV Canada, société privée sans capital-actions, depuis le 1er novembre 1996. Le Système de navigation aérienne se compose de sept centres de contrôle régional (CCR), d'une unité de contrôle terminal autonome, de 43 tours de contrôle, de 78 stations d'information de vol et de 67 centres d'entretien, sans oublier un réseau de plus de 1 400 aides à la navigation et à l'atterrissage. Le système fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol, d'exposés météorologiques, des services consultatifs d'aéroport et des aides électroniques à la navigation.

En 1999, NAV Canada a fait preuve de diligence raisonnable pour gérer les risques se rattachant au passage à l'an 2000 dans l'optique de la sécurité. Elle a donc répertorié, évalué et mis à niveau tous les systèmes susceptibles de poser des problèmes lors du passage à l'an 2000 et, avec le concours du ministère de la Défense nationale, de diverses administrations aéroportuaires, de la Federal Aviation Authority des États-Unis et de l'Aviation Authority du Royaume-Uni, elle a conjointement testé tous ces systèmes. La société a également adopté des plans d'urgence et assuré la surveillance et l'évaluation An 2000 de toutes les modifications apportées à ses technologies de l'information. Grâce à tous ces efforts, tous les systèmes d'exploitation de NAV Canada on passé le cap de l'an 2000 sans la moindre anicroche.

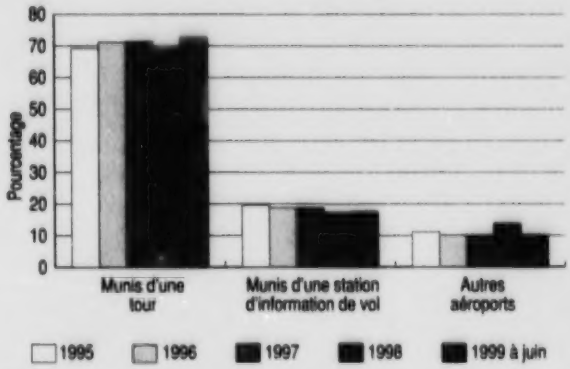
EXPLOITATION DU SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Au cours de l'exercice qui a pris fin le 31 août 1999, NAV Canada a centralisé ses opérations en fusionnant ses bureaux du Pacifique, de l'Ouest et du Centre en un seul bureau régional à Edmonton, ce qui a permis des économies de 12 millions $. Au cours de la prochaine étape du regroupement de ses fonctions administratives, la société a élaboré un plan visant la création d'un bureau régional dans l'Est qui regroupera les bureaux régionaux de l'Ontario, du Québec et de l'Atlantique.

Le Système de navigation aérienne a fourni des services à quelque 3,6 millions d'arrivées et de départs d'aéronefs aux aéroports canadiens au cours des six premiers mois de 1999. Cela marque une augmentation de 0,3 % par rapport à la même période en 1998.

La répartition des arrivées et des départs d'aéronefs par type de catégorie d'aéroport est illustrée à la figure 10-10. Les chiffres partiels de l'exercice 1999 traduisent une proportion légèrement supérieure de vols aux aéroports munis d'une tour au cours des mois d'hiver.

FIGURE 10-10 : POURCENTAGE DE MOUVEMENTS D'AÉRONEFS PAR CATÉGORIE D'AÉROPORT, 1995 À 1999



Source : Transports Canada, données sur les mouvements d'aéronefs, TP-577

À la fin décembre 1999, la société comptait 156 contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne. Le nombre de contrôleurs de la circulation aérienne, de tours de contrôle et de centres de contrôle régional entre 1995 et 1999 est illustré au tableau 10-27.

TABLEAU 10-27 : SOMMAIRE DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, DES TOURS, DES CENTRES DE CONTRÔLE RÉGIONAL ET DES UNITÉS DE CONTRÔLE DU CANADA, 1995 – 1999

Année	*Contrôleurs de la circulation aérienne*[1]	*Tours*	*Centres de contrôle régional*	*Unités de contrôle*
1995	1 959	45	7	2
1996	1 927	44	7	2
1997	1 956	44	7	1
1998	1 952	44	7	1
1999	1 912	43	7	1

1 Contrôleurs opérationnels titulaires d'une licence.

Source : NAV Canada, Données sur les mouvements d'aéronefs de Transports Canada.

Le nombre total de tours a baissé d'une unité en 1999 avec la fermeture au mois de mars de la tour de North Bay. Le nombre de centres de contrôle régional est demeuré constant

depuis 1995. Une étude de NAV Canada sur les secteurs de l'espace aérien a démontré qu'aucun centre ne devait être fermé.

AMÉLIORATION DU SYSTÈME

Le budget des dépenses de 1999-2000 indique que NAV Canada a investi entre 100 et 125 millions $ dans la technologie. Parallèlement aux projets relatifs à l'an 2000, la société a installé des systèmes d'alimentation de secours dans tous les centres de contrôle régional.

NAV Canada a commencé à centraliser ses opérations d'entretien en 1999, le tout permettant de réduire le nombre de ses centres d'entretien tout en continuant de rencontrer sa politique publiée sur le temps de réponse pour l'entretien. Un tel changement a été rendu possible par la fiabilité accrue de la technologie et la marge sécuritaire incorporée au système. La finalisation de la mise en œuvre est prévue pour août 2000 lorsqu'il y aura alors 46 centres.

En octobre 1999, NAV Canada a annoncé 40 millions $ de nouveaux projets d'investissement visant à accroître la sécurité du SNA et à améliorer le service à la clientèle. Comme certains de ces projets sont des projets pluriannuels, seule une partie de cet investissement figure dans les totaux de l'exercice 1999-2000. Parmi ces projets, il faut mentionner :

- de nouveaux systèmes radar à Yellowknife et Kuujjuaq;
- un nouveau système de liaison en phonie numérique pour les tours et les stations d'information de vol de tout le pays;
- des matériels et logiciels de traitement des données radar nouveaux et mis à niveau;
- une nouvelle tour de contrôle à Kelowna.

RÉSULTATS FINANCIERS

NAV Canada a mis en place son système de redevances d'usage le 1er novembre 1998 lorsque la taxe de transport aérien a été entièrement abolie, tout comme les paiements de la période de transition. La hausse des redevances d'usage prévue à ce moment a été reportée au 1er mars 1999, ce qui a permis aux compagnies aériennes commerciales d'épargner près de 72 millions $, selon les estimations de NAV Canada.

Avec l'abolition des paiements de transition versés par le gouvernement à NAV Canada, la société est devenue entièrement tributaire sur le plan financier de ses clients pour générer suffisamment de recettes afin de défrayer toutes ses dépenses. Le barème de redevances de la société est conforme à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, qui plafonne les recettes de la société à un montant qui englobe « des réserves prudentes et raisonnables » en sus de ses charges d'exploitation.

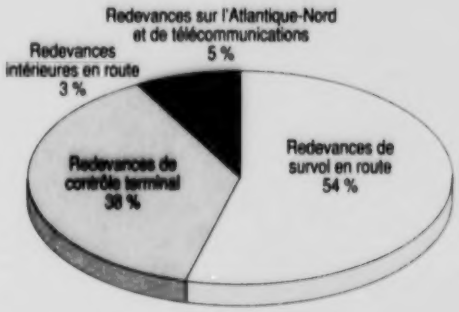
NAV Canada touche ses recettes sous forme de redevances perçues auprès des exploitants d'aéronefs au titre de la prestation ou de la disponibilité de services de navigation aérienne. Le système de facturation comporte les redevances d'usage pour les services en route et de contrôle terminal, les redevances de survol et les redevances océaniques. Les avions dont la masse est égale ou inférieure à 3 tonnes métriques paient une redevance forfaitaire annuelle alors que ceux dont la masse est supérieure à 3 tonnes métriques paient des redevances quotidiennes ou pour chaque mouvement.

Le 1er septembre 1999, NAV Canada a décrété des baisses de redevances de services qui devraient permettre aux usagers d'économiser 100 millions $ au cours des 12 mois suivants. Il en est résulté une baisse des redevances au titre des principaux services qui peut varier de 7,5 % à 13,7 %, selon le service.

Pour les aéroports situés au nord du 60° parallèle, les redevances de contrôle terminal sont mises en place en deux étapes, dont la première a débuté le 1er novembre 1999.

La figure 10-11 illustre la provenance des redevances de NAV Canada en pourcentage pour 1999.

FIGURE 10-11 : PARTS DES REDEVANCES DE NAV CANADA, 1999



Source : NAV Canada

Pour l'exercice qui a pris fin le 31 août 1999, NAV Canada a déclaré 933 millions $ de recettes, 711 millions $ de charges d'exploitation et 215 millions $ de frais d'intérêt, d'amortissement et de restructuration. Cela s'est traduit par un bénéfice net de 7 millions $. En 1998, la société avait enregistré 892 millions $ de recettes, 715 millions $ de charges d'exploitation et 172 millions $ de frais d'intérêt, d'amortissement et de restructuration, ce qui avait donné un bénéfice net de 6 millions $. Le tableau 10-28 compare les résultats financiers de NAV Canada en 1998 et 1999.

TABLEAU 10-28 : SOMMAIRE FINANCIER DE NAV CANADA, 1998 ET 1999

(milliers de dollars)

Poste	*1999*	*1998*
Recettes totales	933 120	892 490
Charges d'exploitation	710 640	714 682
Autres charges	215 537	171 827
Bénéfice net	6 943	5 981
Dépenses d'investissement	**122 555**	**126 488**

Source : Rapport annuel de NAV Canada, 1999.

AÉROPORTS

Le Canada compte environ 1 800 aérodromes (terme générique désignant les installations enregistrées auprès de Transports Canada comme lieux d'atterrissage et de décollage des aéronefs). Ceux-ci sont subdivisés en trois catégories : les hydroaérodromes ou aérodromes sur glace pouvant accueillir des avions à flotteurs et à skis, les héliports pouvant accueillir des hélicoptères et les aéroports pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe.

Les aéroports les plus développés et les plus actifs doivent satisfaire aux normes de certification des aéroports de Transports Canada. À la fin de 1999, on dénombrait environ 750 aéroports certifiés appartenant aux trois catégories, ce qui marque une hausse de 19 % par rapport aux 631 aéroports déclarés en 1998. Cette augmentation est attribuable aux nouveaux impératifs de certification « dans un secteur bâti », qui se sont traduits par l'ajout de plusieurs héliports (dans les hôpitaux par exemple) qui n'étaient pas certifiés jusque-là.

Le nombre d'aéroports certifiés (où se déroulent la majeure partie des activités de l'aviation commerciale) est resté relativement stable depuis 1998. Sur le nombre total d'aéroports certifiés en 1999, 354 étaient certifiés comme aéroports terrestres pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe.

Le tableau 10-29 révèle que, sur les 1 110 aéroports appartenant à la catégorie d'aéroport terrestre, 238 ont offerts des services voyageurs réguliers en 1999, alors que les 872 autres ont été affectés à d'autres utilisations publiques et privées.

TABLEAU 10-29 : AÉROPORTS TERRESTRES CANADIENS AYANT ACCUEILLI DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE, 1999

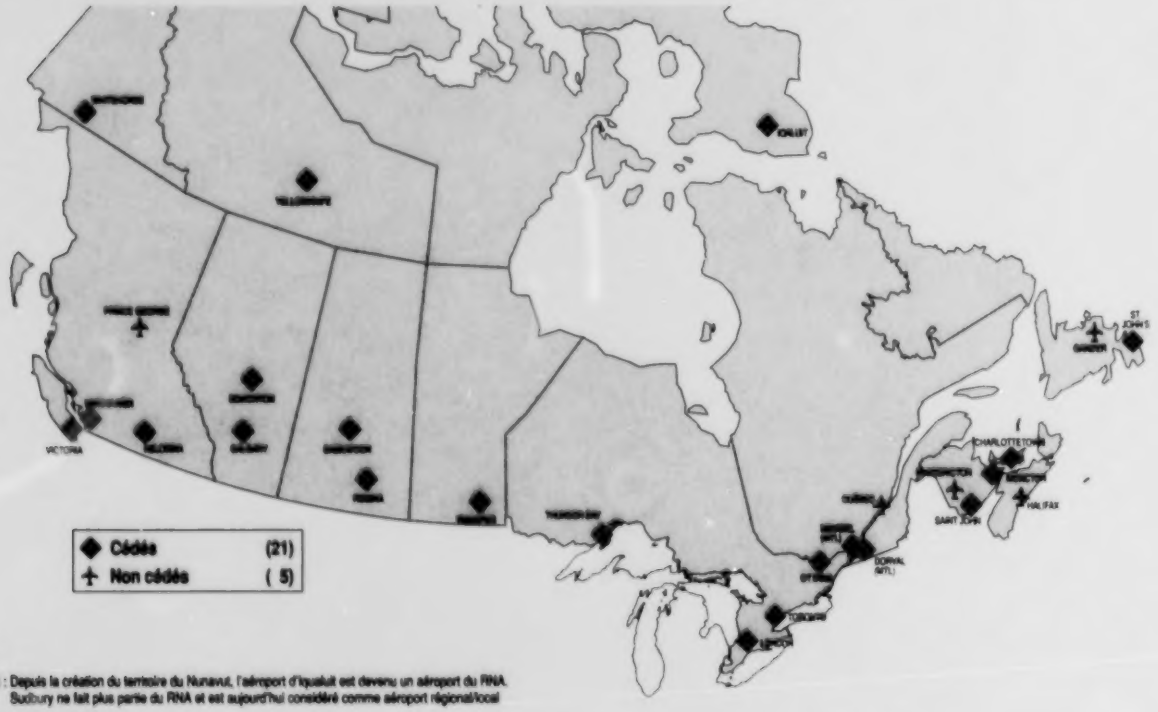
Type d'aéroport	*Nombre*	*Service aux aéroports*	*Nombre*
Aéroports terrestres certifiés	354[1]	Aéroports accueillant des vols passagers réguliers	238[2]
Aérodromes terrestres enregistrés	742		
Aérodromes militaires (terrestres)	14	Aéroports/aérodromes sans vols passagers réguliers	872
Total	**1 110**	**Total**	**1 110**

1 Supplément de vol Canada, décembre 1999.
2 Official Airline Guide.

Source : Transports Canada

Plus de 94 % de tout le trafic aérien commercial au Canada transite par 30 aéroports.[8]

FIGURE 10-12 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 1999 – AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS



Note : Depuis la création du territoire du Nunavut, l'aéroport d'Iqaluit est devenu un aéroport du RNA. Sudbury ne fait plus partie du RNA et est aujourd'hui considéré comme aéroport régional/local

Source : Transports Canada

8 30 premiers aéroports en termes de passagers embarqués et débarqués.

FIGURE 10-13 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 1999 – AÉROPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Source : Transports Canada

FIGURE 10-14 : CARTE DES CESSIONS D'AÉROPORTS, 1999 – PETITS AÉROPORTS ET DE L'ARCTIQUE

Source : Transports Canada

Avant 1994, 149 aéroports appartenaient à Transports Canada, qui en assurait l'exploitation ou le financement. Depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA) de 1994, la plupart de ces aéroports ont été cédés à des exploitants locaux par voie de bail (comme dans le cas des grands aéroports appartenant au Réseau national d'aéroports (RNA)), ou au moyen d'une vente.[9]

En 1999, les aéroports de Saskatoon, Regina, Charlottetown et Saint-Jean ont été cédés à des administrations aéroportuaires sans but lucratif, ce qui ne laisse plus que cinq aéroports du RNA sous l'administration de Transports Canada. La figures 10-12, 10-13 et 10-14 illustre l'emplacement de chaque aéroport du RNA et son statut au 31 décembre 1999.

L'an dernier, les administrations aéroportuaires ont poursuivi la modernisation des infrastructures aéroportuaires, l'amélioration des opérations et des services à la clientèle. Victoria, Saskatoon, Ottawa et St. John's ont annoncé des plans d'agrandissement et de rénovation, tandis que Vancouver, Calgary, Edmonton, Montréal, Toronto et Moncton ont poursuivi leurs programmes d'amélioration des immobilisations aéroportuaires entrepris il y a déjà quelques années. Il se peut que les initiatives de restructuration des compagnies aériennes prises vers la fin de 1999 aient une incidence sur le calendrier d'agrandissement de certains aéroports. Tous les aéroports analysent l'impact potentiel de ces initiatives sur leur situation particulière.

À la fin de 1999, la plupart des administrations aéroportuaires avaient adopté des redevances d'amélioration aéroportuaire (RAA) pour financer leurs projets d'immobilisations. De plus, la plupart avaient conclu des ententes en vertu desquelles ce sont les compagnies aériennes qui perçoivent les redevances d'amélioration aéroportuaire auprès des passagers au moment où ceux-ci achètent leur billet. Le montant de la redevance d'amélioration aéroportuaire est indiqué distinctement sur le billet.

Le tableau 10--30 énumère les aéroports qui facturent des redevances d'amélioration aéroportuaire, en précisant depuis quand et en indiquant le montant perçu en 1998.

TABLEAU 10-30 : REDEVANCES D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE DANS LES AÉROPORTS CANADIENS AU 31 DÉCEMBRE 1999

Aéroport	Redevances d'amélioration aéroportuaire : Redevances par passager	Date	Montant perçu (milliers de dollars) 1998	Perçues directement[1]	Perçues par les compagnies tickets[1]
Vancouver	5 $-15 $[3]	Mai 1993	53 834	X	
Calgary	10 $[4]	Janv. 1999	14 736		X
Edmonton	5 $-10 $[5]	Avril 1997	14 310		X
Montréal	10 $	Nov. 1997	30 275	X	
Kelowna	5 $	Fev.1998	-		X
Winnipeg	5 $	Juil. 1998	2 196		X
Thunder Bay	10 $	Mars 1998	1 369	X	
Moncton	10 $	Oct. 1998	307	X	
Ottawa	10 $	Sept. 1999	-		X
Regina	10 $	Sept. 1999	-		X
St. John's	10 $	Sept. 1999	-		X
Sainte-Jean	9 $	Sept. 1999	-	X	
Saskatoon	5 $	Sept. 1999	-		X
Victoria	10 $	Oct. 1999	-		X
London	3 $	Avril 1999	-		X

1 Redevances perçues directement auprès des passagers avant l'embarquement.
2 Montant perçu par les compagnies aériennes : les redevances sont d'office comprises dans le prix de chaque billet d'avion en vertu d'une entente sur les RAA.
3 Vancouver : pour les destinations en Colombie-Britannique et au Yukon : 5 $, autres destinations nord-américaines, Mexique et Hawaï : 10 $; autres destinations internationales : 15 $.
4 Calgary : d'octobre 1997 à décembre 1998, 5 $ par passager ; changé à 10 $ à partir de janvier 1999.
5 Edmonton : les RAA entre octobre 1997 et décembre 1999 étaient de 5 $ par passager, montant qui a été porté à 10 $ le 5 janvier 2000.

Source : Rapports annuels des administrations aéroportuaires et sites Web

EXAMEN DES BAUX DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

Entre 1997 et 1999, Transports Canada a procédé à un examen des administrations aéroportuaires de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Créées en 1992, ce sont les quatre premières administrations aéroportuaires locales à s'être lancées dans l'exploitation des aéroports. Le *Rapport de consultation sur l'examen des baux des AAL*, qui a été distribué aux intervenants en avril 1999, affirme que la politique de cession des aéroports a connu un succès retentissant. Grâce à cette politique, plusieurs aéroports du Réseau national d'aéroports ont connu une phase d'expansion rapide, sans que cela coûte un sou aux contribuables, tout en améliorant les services offerts au public voyageur. L'examen a confirmé que la décision prise par le gouvernement de commercialiser ses principaux aéroports était une décision avisée et que la Politique nationale des aéroports de 1994 était un pas dans la bonne direction.

Le rapport affirmait par ailleurs qu'en dépit des nombreux succès enregistrés, certains peaufinements pouvaient être envisagés pour garantir l'efficacité à long terme de cette politique. En particulier, l'examen a révélé des lacunes de transparence au chapitre des pratiques de tarification et des rapports financiers publiés par certaines administrations aéroportuaires locales. Compte tenu de ces conclusions, on prévoit que plusieurs « bonnes pratiques » en place dans certains aéroports deviendront la norme dans tout le Réseau national d'aéroports lorsque l'examen sera terminé.

RÉSULTATS FINANCIERS

Recettes et dépenses des administrations aéroportuaires

Le gouvernement fédéral s'attend à ce que les aéroports qui font partie du Réseau national d'aéroports finissent par devenir financièrement autonomes. Constituées comme entités sans but lucratif et sans capital-actions, les administrations aéroportuaires doivent financer leurs opérations et leurs travaux d'amélioration à même les recettes provenant des

9 D'autres précisions sur la Politique nationale des aéroports et le statut des cessions d'aéroports se trouvent sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/fr/aeroports.htm

TABLEAU 10-31 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES EN 1998

(milliers de dollars)

Données financières	*Calgary*	*Vancouver*	*Edmonton*	*Montréal*	*Toronto*	*Ottawa*	*Winnipeg*	*Victoria*	*Moncton*	*Thunder Bay*	*TOTAL*
Recettes aéronautiques	29 746	72 509	14 940	47 809	222 543	17 106	10 992	3 457	1 823	3 034	423 959
Recettes non aéronautiques	34 356	110 370	22 400	76 496	149 688	16 441	12 585	4 187	1 481	2 208	430 211
Redevances d'amélioration aéroportuaire	14 736	53 834	14 310	30 275	0	0	2 196	0	307	1 369	117 027
Total partiel des recettes	**78 838**	**236 713**	**51 650**	**154 580**	**372 231**	**33 547**	**25 773**	**7 644**	**3 611**	**6 610**	**971 197**
Dépenses (moins frais d'intérêt)	53 225	150 168	36 888	137 650	285 671	29 019	21 928	6 109	4 320	3 655	728 632
Bénéfice	**25 613**	**86 545**	**14 762**	**16 930**	**86 560**	**4 528**	**3 845**	**1 535**	**(709)**	**2 955**	**242 565**
Frais d'intérêt	0	21 928	(27)	151	56 019	175	0	0	9	18	78 273
Bénéfice net	**25 613**	**64 617**	**14 789**	**16 779**	**30 541**	**4 353**	**3 845**	**1 535**	**(718)**	**2 937**	**164 292**
Achat d'immobilisations	63 645	73 421	37 199	56 452	193 749	3 643	5 107	2 032	875	127	436 250
Passagers embarqués/débarqués	7 659	14 473	3 792	8 647	25 000	2 750	2 883	1 214	280	504	67 203
Ratios											
Exploitation (%)	67,51	63,44	71,42	89,05	76,75	86,50	85,08	79,92	119,62	55,29	75,02
% des recettes aéronautiques sur le total	37,73	30,63	28,93	30,93	59,79	50,99	42,65	45,23	50,49	45,90	43,65
% des recettes non aéronautiques sur le total	43,58	46,63	43,37	49,49	40,21	49,01	48,83	54,77	41,00	33,40	44,30
% des RAA sur les recettes totales	18,69	22,74	27,71	19,59	0,00	0,00	8,52	0,00	8,51	20,71	12,05
Recettes totales par passager	**10,29**	**16,36**	**13,62**	**17,88**	**14,89**	**12,20**	**8,94**	**6,30**	**12,90**	**13,10**	**14,45**
Dépenses totales par passager	**6,95**	**10,38**	**9,73**	**15,92**	**11,43**	**10,55**	**7,61**	**5,03**	**15,43**	**7,24**	**10,84**

Note : **Recettes aéronautiques et non-aéronautiques** : les recettes aéronautiques proviennent principalement des transporteurs et d'autres sources de l'aviation commerciale; elles sont liées aux frais d'atterrissage et aux frais d'aérogare. Les recettes provenant des ventes des concessionnaires (magasins, restaurants, etc.), du stationnement et de la location d'espace sont qualifiées de non aéronautiques.

Source : *Rapports annuels 1998 des administrations aéroportuaires*

usagers de l'aéroport. En vertu des baux conclus, le gouvernement fédéral (qui est le propriétaire des aéroports) perçoit un loyer auprès des administrations aéroportuaires.

En 1999, dix administrations aéroportuaires ont publié des rapports annuels pour l'année civile 1998. Leurs résultats financiers sont résumés au tableau 10-31. Avec 67,2 millions de passagers embarqués/débarqués, ces administrations aéroportuaires ont généré en moyenne 14,45 $ par passager en recettes et engagé des dépenses de 10,84 $ par passager en 1998. En outre, tous les aéroports confondus ont consacré 436,3 millions $ à l'achat d'immobilisations. Les dix administrations aéroportuaires, à l'exception de celle de Moncton, ont dégagé un bénéfice net en 1998. Moncton a généré des recettes à même les redevances d'amélioration aéroportuaire pendant une partie de l'année seulement.

En 1998, les dix administrations aéroportuaires ont généré des recettes totales de 971,2 millions $, et encouru des dépenses totales (avant intérêt) de 728,6 millions $. Des recettes de 424,0 millions $ de sources aéronautiques ont représenté 43,7 % de leurs recettes totales. Individuellement, le pourcentage des recettes totales provenant de sources aéronautiques a oscillé entre 28,9 % et 59,8 %.

En 1998, les recettes non aéronautiques (à l'exclusion des redevances d'amélioration aéroportuaire) se sont chiffrées à 430,2 millions $, soit 44,3 % de toutes les recettes générées par ces dix administrations aéroportuaires. Individuellement, ce pourcentage a oscillé entre 33,4 % à Thunder Bay et 54,5 % à Victoria. Les redevances d'amélioration aéroportuaire ont généré 117,0 millions $, ou 12,1 % des recettes totales.

Recettes et dépenses de Transports Canada

Grâce à la cession d'aéroports à des administrations aéroportuaires locales, les dépenses et les recettes de Transports Canada attribuables à l'exploitation des aéroports sont à la baisse, tandis que les recettes provenant des baux sont à la hausse. En 1998-1999, Transports Canada a consacré 179,8 millions $ à l'exploitation des aéroports et a touché des recettes de 78,2 millions $. Le Ministère a en plus perçu 190,2 millions $ de loyers des administrations aéroportuaires. Pour l'exercice 1999-2000, Transports Canada prévoit des dépenses de 165,6 millions $, des recettes de 53,8 millions $ et des loyers se chiffrant à 211,2 millions $.

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) a été créé en avril 1995 pour aider les aéroports admissibles, ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports, à financer les grands projets d'investissement ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la compression des charges d'exploitation. Pour être admissible, un aéroport doit accueillir annuellement 1 000 passagers réguliers, satisfaire aux impératifs de certification et ne pas appartenir au gouvernement fédéral.

En 1999, on a approuvé le financement de 47 projets dans 56 aéroports, à un coût estimatif total de 30,4 millions $. Parmi les projets approuvés, plusieurs portent sur la remise en état des pistes, des voies de circulation et des aires de stationnement; d'autres sur l'achat de matériel mobile, comme des balayeuses de piste, des souffleuses à neige et des camions sableurs; d'autres sur la remise à neuf des aérogares; d'autres

encore sur l'achat et l'installation d'aides visuelles; et, enfin, sur l'installation de clôtures de sûreté.

À l'issue d'une évaluation du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires en 1999, Transports Canada a déduit que la raison d'être et l'exécution du programme cadraient avec la priorité absolue du Ministère, qui est la sécurité, et qu'il doit donc se poursuivre.

Le tableau 10-32 résume les dépenses du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires par province entre 1995-1996 et 1998-1999.

TABLEAU 10-32 : PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES DÉPENSES PAR PROVINCE, 1995-1996 À 1998-1999

(milliers de dollars)

Province	*1995/96*	*1996/97*	*1997/98*	*1998/99*	*Total*
Terre-Neuve	-	-	-	-	-
Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-
Nouvelle-Écosse	-	-	-	402	402
Nouveau-Brunswick	509	885	1 087	4 553	7 034
Québec	-	-	3 203	5 911	9 114
Ontario	909	3 233	13 465	7 617	25 224
Manitoba	151	172	970	2 187	3 480
Saskatchewan	-	2 877	452	1 575	4 904
Alberta	90	815	1 129	3 017	5 051
Colombie-Britannique	33	1 417	880	3 307	5 637
Territoires et Nord-Ouest	-	-	-	-	-
Yukon	-	-	-	-	-
Nunavut	-	-	-	-	-
Total	**1 692**	**9 399**	**21 186**	**28 569**	**60 846**

Source : Transports Canada

L'annexe 10-1 donne la liste des projets dont le financement en vertu du programme a été approuvé, par aéroport et par province, en 1999.

ANNEXE 10-1

PROJETS APPROUVÉS DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES PAR AÉROPORT ET PAR PROVINCE, 1999

Province	Aéroport	Description	Date d'approbation	Financement de projet - milliers de $	
				Total site	Total province
Terre-Neuve	Churchill Falls	Remise en état de la piste 13-31, de la voie de circulation « A » et de l'aire de stationnement	13-07-99	3 153.5	
	Deer Lake	Diverses améliorations / équipement mobile	21-12-99	1 412.2	4 565,7
Île-du-Prince-Édouard					0,0
Nouvelle-Écosse					0,0
Nouveau-Brunswick	Bathurst	Matériel mobile lourd – Benne à chargement frontal	10-05-99	192,0	
	St. Leonard	Diverses améliorations aéroportuaires	14-06-99	1 014,2	1 206,2
Québec	Gaspé	Réfection de la piste	08-03-99	4 529,8	
	Val d'Or	Réfection d'installations aéroportuaires	08-07-99	696,0	
	Grande Rivière	Achat de matériel mobile lourd	14-10-99	305,5	5 531,3
Ontario	Nakina	Matériel mobile lourd côté piste	16-02-99	27,5	
	Dryden	Pompe à incendie	05-03-99	63,5	
	Earlton	Benne à chargement frontal et balayeuse de piste	05-03-99	325,7	
	Fort Frances	Construction d'une aérogare	26-04-99	332,5	
	Dryden	Amélioration du balisage aéroportuaire	07-06-99	606,0	
	Fort Frances	Achat d'une balayeuse montée sur benne	02-07-99	177,5	
	Geraldton	Tour rotative	22-12-99	5.5	
	North Bay	Remplacement de la benne à chargement frontal et de la balayeuse de piste	02-07-99	265,0	
	Sault Ste. Marie	Chasse-neige d'aire de stationnement	16-07-99	10,0	
	Sault Ste. Marie	Équipement d'essai de l'état des pistes	18-10-99	4,3	
	Hamilton	Chasse-neige et benne à chargement frontal	20-10-99	289,7	
	Windsor	Matériel mobile lourd – Balayeuse de piste	22-10-99	148,4	
	Hamilton	Remplacement du véhicule de sauvetage en cas d'écrasement/incendie	09-11-99	312,6	
	Red Lake	Sableuse à inclinaison latérale	02-12-99	47,0	
	Sault Ste. Marie	Matériel mobile lourd – Camion chasse-neige	09-12-99	113,9	2 723,6
Manitoba	Divers aéroports	Installation de balises lumineuses dans 19 aéroports	21-01-99	313,5	
	Dauphin	Remise en état de la piste 08-26 et des voies d'accès côté ville à l'aérogare	08-03-99	1 146,1	
	Lynn Lake	Remise en état de la piste 17-35, de la voie de circulation « A » et de l'aire de stationnement	11-05-99	2 352,7	
	St. Andrews	Remplacement de la balayeuse de piste	12-11-99	162,4	
	Flin Flon	Remplacement du camion sableur	16-11-99	156,0	4 130,7
Saskatchewan	Fond-du-Lac	Remise en état de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de stationnement	01-03-99	2 096,3	
	Uranium City	Matériel mobile lourd – Niveleuse	08-03-99	274,5	
	Fond-du-Lac	Installation/restauration des clôtures de sécurité	11-03-99	428,5	
	Points North Landing	Remise en état des surfaces de roulement	06-04-99	1 700,3	
	La Ronge	Diminution des coûts d'exploitation de l'aérogare/SIV	08-04-99	70,0	
	Wollaston Lake	Remise en état des revêtements côté piste	12-04-99	1 698,6	
	La Ronge	Matériel mobile lourd côté piste	05-10-99	497,9	6 766,1
Alberta	Grande Prairie	Remplacement de la balayeuse de piste	18-05-99	176,0	
	Edmonton City Centre	Remise en état de la piste 12-30	13-07-99	718,4	
	High Level	Remise à neuf des aides visuelles	23-07-99	312,8	
	Medicine Hat	Accès côté ville, toit de l'aérogare et radiophare	26-08-99	88,3	
	High Level	Matériel mobile lourd côté piste	05-10-99	305,9	
	Fort Chipewyan	Remise en état des revêtements et du système de drainage de l'aérodrome	12-11-99	2 172,3	
	Lloydminster	Remplacement du camion chasse-neige	23-11-99	143,0	3 916,7
Colombie-Britannique	Cranbrook	Installation d'un PAPI	02-07-99	91,6	
	Nanaimo	Remplacement de la signalisation des voies de circulation	02-07-99	14,4	
	Salmon Arm	Installation d'un PAPI	02-07-99	95,0	
	Anahim Lake	Remise en état du revêtement	02-07-99	941,6	
	Salmon Arm	Matériel mobile lourd – Remplacement de la balayeuse	29-11-99	156,5	1 299,1
Territoires du Nord-Ouest	Yellowknife	Véhicule d'intervention d'urgence	19-08-99	230,4	230,4
					Total **28 957,8**

Source : Transports Canada

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE 11

Bien que la restructuration dans le transport aérien ait attiré beaucoup d'attention en 1999, des changements se sont aussi produits chez les autres modes.

INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

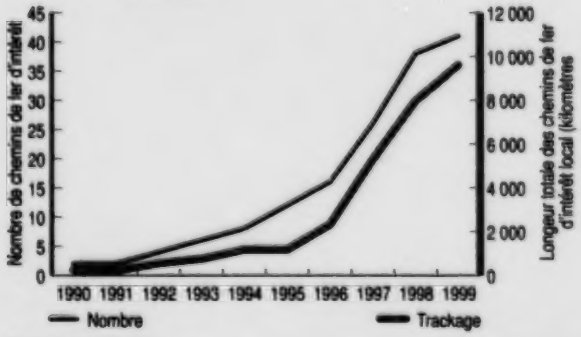
Durant de nombreuses années, l'industrie du transport ferroviaire des marchandises s'est composée de deux chemins de fer, le CN et le CP, de cinq grands transporteurs régionaux, d'un petit nombre de filiales américaines (qui ne pénètrent au Canada que sur de courtes distances) et d'une douzaine de chemins de fer de manœuvre ou d'exploitants de complexes ferroviaires ou de ponts, soit une trentaine de chemins de fer au total. Ces dernières années, l'industrie canadienne du transport ferroviaire a subi un changement spectaculaire.

À la fin des années 80 et au début des années 90, un nombre modeste de chemins de fer d'intérêt local[1] sont apparus. Après 1995, leur nombre a commencé à augmenter considérablement, comme le montre la figure 11-1. Depuis la fin des années 80, plus de 40 chemins de fer d'intérêt local se sont formés pour exploiter plus de 9 600 kilomètres de voies ferrées et réaliser ensemble des recettes annuelles de près de 140 millions $. Plus de 75 % de ces nouveaux transporteurs sont nés après 1995.

Les chemins de fer d'intérêt local continuent de se multiplier, mais non les propriétaires. En 1998, six compagnies contrôlaient la majorité des chemins de fer d'intérêt local qui s'étaient formés depuis la fin des années 80. En 1999, la composition de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local a toutefois changé au Canada. Rail America Inc.[2] a acheté tant RailLink (le chemin de fer d'intérêt local le plus important du Canada) que RailTex, ce qui a augmenté la concentration du capital dans cette industrie. Rail America possède actuellement neuf entreprises au Canada (tant sur les côtes que dans diverses régions intérieures du pays) et y domine cette industrie par le nombre de ses entreprises, la longueur de ses voies et leur répartition géographique.

Le tableau 11-1 résume la nature de la concentration du capital dans l'industrie des chemins de fer d'intérêt local au Canada.

FIGURE 11-1 : CROISSANCE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, 1990 – 1999



Source : Transports Canada

TABLEAU 11-1 : PRINCIPAUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL AU CANADA, 1999

Société	*Voies en exploitation directe ou louées (kilomètres)*	*Nombre de chemins de fer canadiens contrôlés*
RailAmerica	3,562	9
RailLink Properties	2,569	
RailTex Properties	707	
E&N Properties	286	
OmniTRAX	1,830	3
SCFQ[1]	1,216	4
Genesee Rail-One	771	2
Iron Road[2]	393	3

1 Société des Chemins de fer du Québec.
2 Ne comprend ni le Northern Vermont, qui n'est pas propriétaire de voies ferrées au Canada ni le Bangor and Aroostock, qui vient seulement sur une courte distance en sol Canadien.

Source : Transports Canada

1 Il y avait des chemins de fer d'intérêt local ou régional avant cette époque, mais l'expression « chemin de fer d'intérêt local » s'est répandue après que ce secteur connut une croissance explosive aux États-Unis au début des années 80. Cette dernière a suivi l'adoption de la Staggars Rail Act, qui a permis aux chemins de fer, et notamment aux chemins de fer américains de classe I, de s'engager dans une rationalisation importante de leurs réseaux.

2 Avant, la seule autre propriété de Rail America au Canada était la compagnie E&N Railway, dans l'Île de Vancouver.

LE REGROUPEMENT DU CN ET DE BURLINGTON NORTHERN SANTA FE

Le 20 décembre 1999, le CN et Burlington Northern Santa Fe (BNSF) annonçaient que leurs conseils d'administration avaient approuvé une entente regroupant leurs opérations, sujet aux approbations de leurs actionnaires et des réglementations gouvernementales. Selon l'entente, les deux chemins de fer projettent de garder leur emphase actuelle de mise en marché et d'opération régionales mais de partager leurs fonctions liées aux technologies de l'information, aux achats et à certains aspects de marketing.

Pour mettre en œuvre cette transaction, la North American Railways Inc. sera créée afin de devenir la société-mère de BNSF et la société de commande du CN. Chaque société sa partagera la même base d'actionnaires et chaque actionnaire, les mêmes bénéfices économiques et droits de vote.

Survol des opérations

CN

- le plus grand réseau ferroviaire au Canada et le seul réseau transcontinental en Amérique du Nord
- 26 000 kilomètres de voie
- dessert 9 provinces canadiennes et 15 états américains
- dessert les ports de Vancouver, Montréal, Halifax, Nouvelle-Orléans et Mobile (Alabama)
- a la route la plus courte de la Côte atlantique au Mid-ouest américain
- emploie en gros 23 500 employés au Canada et aux É.-U.
- opère 1 650 locomotives et 66 000 wagons de marchandises
- opère en moyenne 265 trains réguliers de marchandises par jour.

Burlington Northern Santa Fe

- un des plus gros réseaux ferroviaires
- 54 000 kilomètres de voie
- dessert 28 états américains et 2 provinces canadiennes
- dessert tous les ports majeurs de la côte ouest et du Golfe du Mexique
- a la route la plus courte entre le nord-ouest pacifique et Chicago et la seule route avec service unique entre la Californie du Sud et le Sud-Est
- emploie en gros 43 000 employés
- a près de 5 000 locomotives (3 800 unités de réseau) et 98 000 wagons de marchandises
- opère en moyenne de 1 300 trains de marchandises par jour.

FIGURE 11-2 : RÉSEAU FERROVIAIRE DU CN ET BNSF

Source : Transports Canada

L'importance de la participation américaine est un autre changement récent. Sur les cinq grandes sociétés énumérées au tableau 11-1, quatre appartiennent à des Américains. Les sociétés américaines sont présentes au Canada depuis quelque temps, mais c'est seulement depuis les récentes acquisitions faites par Rail America que les sociétés américaines dominent tant l'industrie des chemins de fer d'intérêt local au Canada.

Ces cinq sociétés représentent 63 % du nombre total des chemins de fer d'intérêt local formés depuis l'adoption de la *Loi sur les transports au Canada* en juillet 1996 et plus de 83 % des voies cédées. En 1999, elles n'ont toutefois figuré que pour environ 35 % aux cessions de voies ferrées. La plupart des cessions de l'an dernier ont été faites à des transporteurs plus petits ou à des sociétés possédant des avoirs limités dans des chemins de fer d'intérêt local canadiens.

Par opposition au secteur du transport ferroviaire des marchandises, le secteur du transport ferroviaire des voyageurs reste essentiellement le même depuis de nombreuses années. VIA Rail continue de dominer le secteur au niveau des recettes et du trafic, participant pour quelque 95 % aux recettes du transport des voyageurs (y compris les subventions) et aux nombres totaux de passagers-kilomètres et de voyageurs. Des services voyageurs moins importants sont offerts par BC Rail, Algoma Central Railway, Ontario Northland Railway et le Chemin de fer Quebec North Shore & Labrador. VIA Rail possède relativement peu de voies ferrées, mais détient des droits de circulation importants, en grande partie sur le réseau du CN.

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Le camionnage est un élément vital pour de nombreuses industries dans l'économie canadienne. Les services de camionnage pour compte d'autrui génèrent des recettes importantes et créent de nombreux emplois au Canada. Des estimations récentes indiquent qu'en 1998, plus de 300 000 personnes travaillaient dans le camionnage pour compte d'autrui et que les recettes annuelles de ce secteur s'élevaient à environ 39,2 milliards $.

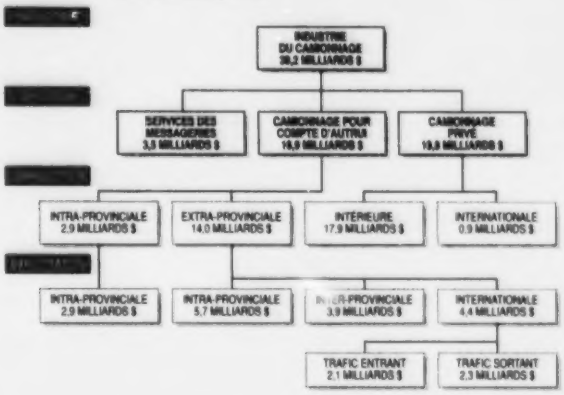
ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 1999

LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION

Projet de modification de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*

Après de longues consultations auprès des provinces et de l'industrie, le Ministère a présenté en mars 1999 un projet de modification de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR).

FIGURE 11-3 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1998



Source : Statistique Canada, Cat. 53-222-XPB; "Profile of Private Trucking in Canada", L.P. Tardiff Associates, janv. 1999; "1998 Canadian Courier Market Sizing Study," Infobase Marketing Inc., oct. 1998

Au Canada, les entreprises de transport interprovincial et international par camion, autocar ou autobus (transporteurs routiers) relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, mais ce sont essentiellement les provinces qui ont la responsabilité de les réglementer sous le régime de la LTR. Les modifications proposées visaient principalement à permettre aux provinces d'appliquer la norme d'observation nationale en matière de sécurité, qui avait été élaborée par les gouvernements fédéral et provinciaux en collaboration avec l'industrie. Les provinces adoptent d'ailleurs cette norme dans leurs propres lois et règlements.

Lorsque le Parlement a suspendu ses séances en septembre 1999, le projet de modification n'avait pas encore franchi toutes les étapes du processus législatif.

Commerce intérieur et harmonisation nationale

Le chapitre sur les transports dans l'*Accord sur le commerce intérieur* prône l'élimination de toute réglementation économique du camionnage au Canada. Au plan national, ceci équivaut à abroger la partie III de la LTR qui autorise la réglementation économique de l'aspect intraprovincial du camionnage extraprovincial.

Le 26 août 1999, le gouverneur général en conseil a approuvé un décret désignant le 1er janvier 2000 comme date d'abrogation de la partie III de la LTR.[3] À compter de cette date, l'industrie canadienne du camionnage ne fera plus l'objet de restrictions économiques comme celles concernant l'entrée sur le marché et l'établissement des tarifs.

Poids et dimensions des véhicules

Les poids et dimensions des véhicules ont un effet important sur les coûts, la productivité et la compétitivité de l'industrie du camionnage, ainsi que sur les coûts de

3 Décrets en conseil, nombre P.C./C.P. 1999-1469.

l'infrastructure routière. Le Groupe de travail mixte sur les poids et dimensions des véhicules, qui relève du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, coordonne les politiques par une action collective et sert de tribune pour l'échange de renseignements sur les initiatives provinciales.

En 1999, le Groupe de travail a proposé des normes nationales pour les panneaux d'avertissement et pour le marquage et l'éclairage des charges et des véhicules surdimensionnés, c'est-à-dire ceux qui dépassent les dimensions standards et qui nécessitent un permis spécial.

Le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et le Labrador, en consultation avec le Québec, mettent au point un projet visant à uniformiser les règlements sur les poids et dimensions des véhicules dans le Canada Atlantique. Cette proposition devrait servir de base pour la consultation des groupes d'intérêt.

De leur côté, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique travaillent étroitement avec les groupes d'intérêt en vue d'élaborer un projet qui harmonisera les exigences en matière de permis spéciaux pour les gros transporteurs et les charges surdimensionnées de l'Ouest canadien, et qui uniformisera aussi les exigences relatives aux mouvements d'équipement spécial nécessitant un permis.

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)

Le Sous-comité des normes relatives aux transports terrestres de l'ALENA a été chargé d'établir des normes techniques compatibles pour améliorer la sécurité et l'efficacité des services de train, d'autocar/autobus et de camion et régir le transport des marchandises dangereuses. Les trois pays signataires de l'ALENA ont également formé un Groupe consultatif sur les transports dont le mandat est d'étudier des questions qui ne sont pas visées par les normes, par exemple les activités transfrontalières et la recherche et le développement. En 1999, les groupes ont achevé les travaux sur plusieurs aspects des normes relatives aux conducteurs de camion en passant une série d'accords sur les exigences d'exploitation et les conditions médicales. Ils ont également continué à travailler dans le but d'améliorer la compatibilité des normes sur les véhicules, les conducteurs et les opérateurs en tenant des discussions sur des questions comme les critères de rendement en matière de sécurité, les carnets de route pour la consignation des heures de service des conducteurs et la supervision des transporteurs routiers.

ÉVÉNEMENTS DANS L'INDUSTRIE

Comme les années précédentes, 1999 a connu sa part de fusions et d'acquisitions de transporteurs routiers. Voici des exemples qui touchent certains des plus gros transporteurs canadiens :

- **Mullen Transportation** de l'Alberta a acheté le dernier 60 % du capital de l'entreprise Mill Creek de l'Ontario qui se spécialise dans le transport de marchandises générales vers les principaux centres au Canada, aux États-Unis et au Mexique (janvier).
- **Contrans Corporation**, par l'intermédiaire de sa filiale Laidlaw Carriers, a acheté Steel City Carriers, entreprise de camionnage de RailAmerica Inc. qui a son siège en Floride. Les deux parties ont convenu d'explorer les possibilités de transport intermodal rail-route à travers l'Amérique du Nord (janvier).
- **H&R Transport Limited**, entreprise canadienne dans le secteur du transport frigorifique, a acheté C.H. Dredge & Co. de Salt Lake City. L'entreprise nouvellement créée exploitera environ 530 tracteurs et 700 remorques à travers le Canada et les États-Unis. Avec un plus grand parc, la compagnie croit pouvoir diminuer le coût de l'équipement et du carburant et gérer ses activités de façon plus efficace en réduisant le nombre de trajets de retour à vide (mars).
- **Trimac Transportation** de Calgary a acheté 80 % du capital de la compagnie Amer-Liquid Transport de Brownsville, au Texas, étendant ainsi ses activités entre les États-Unis et le Mexique. Trimac pratique des activités transfrontalières depuis 1993 en vertu d'un accord intercompagnies avec Intermex, entreprise mexicaine de transport en citerne (juillet).
- **Trimac Transportation** a acheté trois services de transport en Nouvelle-Écosse et un à Terre-Neuve pour élargir son exploitation au Canada Atlantique. Il s'agit des divisions de transport en vrac Sullivan Fuels de Sydney et Gateway Fuels de Yarmouth et de la division de transport par conteneur Roadmaster Transport de Dartmouth, toutes trois de la Nouvelle-Écosse, et de J&L Trucking de Botwood, à Terre-Neuve (septembre).
- **Trimac Transportation** a accepté d'acheter Initial DSI Transports de Houston pour 68,3 millions $, consolidant ainsi davantage le secteur des transports en citerne. DSI Transports, entreprise de transport de produits chimiques, de pétrole et de produits solides en vrac, a enregistré des recettes de 156,2 millions $ en 1998. La compagnie possède 34 terminaux, la plupart dans les régions de la côte du golfe du Mexique, du sud-est et du centre-est, et elle exploite un parc de plus de 900 tracteurs et 1 350 remorques (décembre).

Dans le secteur transfrontalier, à part les fusions et les acquisitions de transporteurs américains, les transporteurs canadiens créent des partenariats avec des transporteurs américains dans le but de pénétrer le marché des États-Unis. Non seulement ces alliances élargissent le marché des affaires, mais elles permettent aussi aux transporteurs de repenser leurs pratiques commerciales et d'offrir des services tels que les livraisons 24 heures ou 48 heures sur un territoire beaucoup plus vaste. Elles peuvent également mener à l'intégration des systèmes d'information des transporteurs et au partage des systèmes de facturation et de contrôle des stocks. Il y a eu beaucoup de fusions, d'acquisitions et d'alliances de transporteurs des deux côtés de la frontière canado-américaine en 1999. Voici quelques exemples :

- **Trimac Transportation** et quatre autres compagnies de transport en vrac — Groendyke Transport Inc., Manfredi Motor Transit Co., Superior Carriers Inc. et Miller Transporters — ont conclu une entente de mise en commun des charges et de partage de la capacité d'emport. Les recettes globales des compagnies membres s'élèvent à environ 1,1 milliard $ (février).
- **North American Van Lines** et **Allied Van Lines** ont procédé à une fusion de 450 millions $. Une nouvelle société de portefeuille appelée Allied Worldwide, qui exerce son activité dans 36 pays et compte plus de 1 100 mandataires, prévoit des recettes annuelles de plus de 2 milliards $. La compagnie exploitera North American Van Lines et Allied Van Lines aux États-Unis et au Canada, Pickfords au Royaume-Uni et Allied Pickfords en Europe, en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Asie (novembre).

CARACTÉRISTIQUES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Plus de 13 200 transporteurs de marchandises forment l'industrie hautement diversifiée du camionnage. Ce chiffre n'inclut ni les petits transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes de moins de 25 000 $, ni les petits transporteurs privés ayant des dépenses de moins de 1 million $, ni les propriétaires-exploitants.

Ces 13 200 transporteurs comptent environ 10 300 transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de plus de 25 000 $, 450 transporteurs privés dont les dépenses d'exploitation annuelles dépassent 1 million $, et 2 400 entreprises de messageries. De plus, l'industrie regroupe 40 000 propriétaires-exploitants avec des recettes annuelles de plus de 25 000 $ qui vendent leurs services à des transporteurs pour compte d'autrui ou des transporteurs privés ou qui exploitent une entreprise indépendante. Ces chiffres ne comprennent pas les petits transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs privés, ni les organisations telles que les fermes, les entreprises de services publics et les municipalités qui sont propriétaires et exploitantes de camions.

Les entreprises de camionnage sont différentes les unes des autres de bien des façons :

- **Ampleur des services** — Une compagnie peut être propriétaire-exploitante d'un seul véhicule, ou encore une grande entreprise ayant à son actif plusieurs centaines de tracteurs.
- **Équipement** — Certains transporteurs utilisent de l'équipement spécialisé, tel que des grumiers, des remorques-trémie à grains ou des bétonnières; d'autres utilisent des fourgons à usages multiples ou des remorques à plate-forme.
- **Étendue géographique** — Les transporteurs intraprovinciaux exercent leur activité au sein d'une même province, les transporteurs interprovinciaux desservent d'autres provinces, et les transporteurs internationaux se rendent jusqu'aux États-Unis.
- **Type de services** — Certains camionneurs offrent des services de transport en charge complète (charge complète/expéditeur unique) ou des services de transport en charge partielle (envois multiples/expéditeurs multiples), alors que d'autres utilisent des conteneurs pour le transport intermodal.
- **Alliances** — Certains camionneurs assurent le transport de marchandises générales dans une région donnée, tandis que d'autres assurent des liaisons intercompagnies avec des transporteurs d'autres régions, et même d'autres pays.

L'industrie du camionnage se divise en deux grandes composantes : le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage privé. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui transportent des marchandises contre rémunération sur les marchés nationaux ou internationaux, soit en charges complètes (CC), en charges partielles (CP) ou une combinaison des deux. Selon le type de marchandises transportées, les camionneurs pour compte d'autrui peuvent être subdivisés en différents segments de marché :

- *Les transporteurs de marchandises générales* acheminent des marchandises diverses par fourgons et par semi-remorques pour marchandises générales.
- *Les transporteurs de biens ménagers* utilisent des remorques spéciales pour transporter des meubles et d'autres articles personnels de ménage.
- *Les transporteurs de liquides en vrac* emploient des camions-citernes pour acheminer des produits comme le pétrole, le lait et les produits chimiques.
- *Les transporteurs de solides en vrac* utilisent des remorques à benne ou à trémie pour transporter des marchandises comme les céréales, les engrais et le gravier.
- *Les transporteurs de produits forestiers* se servent de grumiers pour transporter le bois de grume de la forêt à l'usine.
- *Les autres transporteurs spécialisés* incluent ceux qui utilisent des remorques spéciales pour transporter les voitures et les camions depuis l'usine de fabrication jusque chez le concessionnaire, ainsi que les services de messageries qui acheminent le courrier et les petits colis au moyen de différents types de camion.

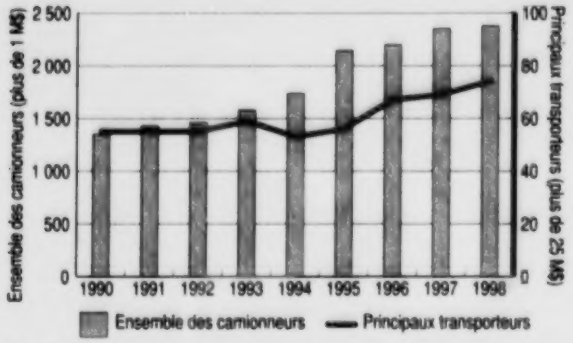
Les transporteurs de marchandises générales ont dominé le secteur du camionnage pour compte d'autrui en 1998, générant près de 60 % des recettes globales. Le tableau 11-2 compare les recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon le type de marchandises transportées.

TABLEAU 11-2 : RECETTES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SEGMENT DE MARCHÉ, 1998

	Recettes (M$)	*Pourcentage du total*
Marchandises générales	8 902,0	59,8
Biens ménagers	454,8	3,1
Liquides en vrac	1 069,6	7,2
Solides en vrac	1 091,8	7,3
Produits forestiers	721,4	4,8
Autres produits spécialisés	2 648,8	17,8
Total	14 888,4	100,0

Source : Statistique Canada, Supplément annuel (05) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

FIGURE 11-4 : NOMBRE DE CAMIONNEURS POUR COMPTE D'AUTRUI AUX RECETTES ÉGALES OU SUPÉRIEURES À 1 M$, 1990 – 1998



Source : Statistique Canada, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1990-1993; Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1994-1998

La figure 11-4 donne le nombre de camionneurs pour compte d'autrui ayant touché des recettes annuelles de 1 million $ ou plus entre 1990 et 1998. Le nombre total de camionneurs pour compte d'autrui a augmenté de façon soutenue depuis 1990, la hausse la plus marquée ayant été enregistrée en 1995. Dans l'ensemble, le nombre de transporteurs s'est accru entre 1990 et 1998. Cependant, cette hausse est en partie attribuable au fait que Statistique Canada utilise un nouveau cadre d'enquête pour son enquête sur le camionnage.

Le nombre de transporteurs principaux (c.-à-d. ceux dont les recettes annuelles dépassent 25 millions $) a varié entre 55 et 75 pendant cette période.

Le tableau 11-3 montre la part en pourcentage des recettes totales enregistrées par les camionneurs pour compte d'autrui de différentes tailles entre 1991 et 1998.

Entre 1991 et 1995, les recettes des principaux transporteurs, en pourcentage des recettes totales de l'industrie, ont diminué de façon soutenue, même si le nombre de transporteurs dans cette catégorie est demeuré relativement stable. C'est sans doute que les principaux transporteurs doivent faire face à une concurrence de plus en plus forte. La proportion de leurs recettes par rapport aux recettes totales de l'industrie a diminué, passant de 33 % en 1991 à 25,7 % en 1997. Au cours de cette même période, les transporteurs gagnant entre 12 et 25 millions $ ont vu leur part des recettes augmenter de 10 %.

Cependant, en 1998, le nombre de transporteurs avec des recettes annuelles dépassant 25 million $ a cru de près de 20 % par rapport à 1997. Ceci peut être le fruit de fusions et d'acquisitions accrues par les principaux transporteurs en 1998. Par contre, le tout pourrait expliquer le nombre moindre de transporteurs dans le groupe avec des recettes entre 12 et 25 millions $.

Quant aux transporteurs ayant gagné entre 1 et 12 millions $, leur part des recettes totales de l'industrie a fluctué autour de 40 % entre 1991 et 1998. Les petits transporteurs ayant enregistré moins de 1 million $ ont vu leur part des recettes chuter de 12,4 % en 1998.

Le tableau 11-4 classe les principales entreprises pour compte d'autrui établies au Canada selon la taille de leur parc de véhicules. Il donne également un aperçu des types de services offerts.

Les activités interprovinciales et internationales — qu'on appelle souvent le camionnage extraprovincial — sont réglementées par le gouvernement fédéral. Elles ont généré plus de 14 milliards $ en 1998, soit 83 % des recettes totales de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Cependant, une part importante de ces recettes provenait du transport intraprovincial.

SERVICES DE MESSAGERIES

Les services de messageries, qui se spécialisent dans la livraison de petits colis, sont un autre segment très important de l'industrie du camionnage. Ce type de service peut se faire de porte à porte, ou il peut exiger une combinaison de divers services de transport, par exemple l'autocar, le fret aérien et le camion en charge partielle.

Une récente étude[4] estime les recettes totales de l'industrie des messageries en 1998 à 3,5 milliards $, avec un volume quotidien moyen de 1,5 million de colis d'origine canadienne pesant moins de 150 livres.

TABLEAU 11-3 : DISTRIBUTION DES RECETTES TOTALES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR, 1991 – 1998

	Moyens transporteurs (de 1 à 12 M$)		*Gros transporteurs (de 12 à 25 M$)*		*Principaux transporteurs (Plus de 25 M$)*		*Petits transporteurs (Moins de 1 M$)*		*Total général*
Année	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*
1991	4 028,8	40,3	1 107,6	11,1	3 298,2	33,0	1 562,4	15,6	9 997,0
1992	4 217,4	41,8	1 072,2	10,6	3 256,1	32,3	1 537,3	15,2	10 082,9
1993	4 542,9	41,0	1 268,0	11,4	3 411,1	30,8	1 868,2	16,8	11 090,2
1994	5 212,8	40,4	2 208,5	17,1	3 541,4	27,5	1 929,9	15,0	12 892,6
1995	5 460,6	38,3	3 090,0	21,7	3 576,9	25,1	2 113,4	14,8	14 240,9
1996	5 731,8	37,6	3 453,2	22,7	3 917,7	25,7	2 127,1	14,0	15 229,8
1997	6 530,4	40,1	3 553,1	21,8	4 187,7	25,7	2 019,0	12,4	16 290,2
1998	6 591,6	38,8	3 280,5	19,3	5 015,9	29,5	2 100,0	12,4	16 988,0

Sources : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (1990-93); Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1994-98); les recettes des petits transporteurs ont été estimées par Transports Canada (1998)

4 Étude sur l'ampleur du marché canadien des messageries 1998, Infobase Marketing Inc., octobre 1998.

TABLEAU 11-4 : PRINCIPALES FIRMES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, PAR SECTEUR, 1999

Nombre total de véhicules	*Nom du transporteur*	*Province*	*Secteur*
4 359	Trimac Transportation Services	Alb.	CC,V,R,A
3 530	Mullen Transportation	Alb.	CP,CC,V,A
3 307	Clarke Inc.	Ont.	CP,CC,C,M,R
3 071	J.D. Irving Ltd.	N.-B.	CP,CC,V,C,R,A
3 058	Transx	Man.	CC,R
3 040	Schneider National Carriers Canada	Ont.	CC,V,A
2 950	Robert Transportation	Qué.	CP,CC,V,C,
2 879	Contrans	Ont.	CP,CC,V,C,R,A
2 727	SLH	Ont.	CC,CP
2 677	Westminster Holdings	Ont.	CP,CC,C,A
2 462	Paul's Hauling	Alb.	CC,CP,V,R,A
2 416	Day & Ross Transportation Group	N.-B.	CC,CP,R,A
2 400	Reimer Express Lines (Roadway)	Man.	CP,CC,C,R,A
2 338	Cabano Kingsway	Qué.	CP,CC,V,C
2 302	Highland Transport (Westminster)	Ont.	CC,C
2 194	Kindersley Transport	Sask.	CP,CC,R,A
2 172	Armour Transportation System	N.-B.	CP,CC,V,C,R,A
2 137	Tri-Line Freight Systems	Alb.	CP,CC,R,A
2 128	Auto Haulaway	Ont.	A
2 108	Allied Systems Canada	Ont.	A
2 075	TST Solutions	Ont.	CP,CC,A
2 035	Tri-Line Freight Systems	Alb.	CP,CC,R,A
2 030	TNT Logistics	Ont.	CP,CC,M,A
1 900	Canadian Freightways Group	Alb.	CP,CC
1 802	Laidlaw Carriers (Contrans)	Ont.	CC,V,A
1 821	Challenger Motor Freight	Ont.	CP,CC,C,A
1 731	Arnold Bros. Transport	Man.	CC,C,R
1 710	Challenger Motor Freight	Ont.	CP,CC,C,A
1 705	FTI Inc. Canada	Ont.	CC
1 664	TCT Logistics	Alb.	CP,CC,C,R
1 604	Vitran Corp.	Ont.	CP,CC,C
1 570	Midland Transport (Irving)	N.-B.	CP,CC,C,R,A
1 556	Wilson's Truck Lines	Ont.	CC
1 518	Groupe Papineau (Cabano)	Qué.	CP,CC,C,R
1 461	BLM Group Inc.	Ont.	CP,CC,M,A
1 412	SGT 2000	Qué.	CC,C,A
1 400	XTL Transport	Ont.	CC
1 374	Landtran Systems	Alb.	CP,CC,R
1 368	Bruce R. Smith Ltd.	Ont.	CC,R
1 360	Gerth Transport	Ont.	CP,CC
1 331	Canada Cartage System	Ont.	CP,CC,V,A
1 322	Yankee Group	Sask.	CC,C,M,A
1 313	Cooney Group	Ont.	CC,V,A
1 300	Kleysen Transport	Man.	CC,V,C,R,A
1 255	Bison Transport	Man.	CC,M,R
1 227	Manitoulin Transport Group	Ont.	CP,CC,V,C,M,R
1 219	Erb Group of Companies	Ont.	CP,CC,R
1 173	Verspeeten Cartage	Ont.	CC
1 160	Canadian American Transportation	Qué.	CC,V,C,A
1 160	Guilbault Transport Group	Qué.	CP,CC
1 130	Mackie Moving Systems	Ont.	CC,C,M,A
1 129	Thibodeau Transport Group	Qué.	CP,CC,C
1 110	Quik X Transportation	Ont.	CP,CC,R
1 105	Purolator Courier	Ont.	CP,A
1 077	Brookville Transport (Contrans)	N.-B.	CC,R,A
1 066	Hunterline Group	C.-B.	CC
1 049	Mullen Trucking (Mullen Transportation)	Alb.	CP,V,C,R,A
1 031	Sundbury Transport (J.D. Irving)	N.-B.	CC,V,C,R,A
1 022	Penner International	Man.	CP,CC

Légende (secteur) :
CP - Charge partielle; CC - Charge complète; V - Solides ou liquides en vrac; C - Conteneurs;
M - Biens ménagers; R - Produits agricoles ou réfrigérés; A - Autres
Le nombre total de véhicules comprend les camions, les tracteurs et les remorques, y compris l'équipement des propriétaires-exploitants, domiciliés au Canada.

Source : Today's Trucking, mars 1999, "The 1999 Top 100 for-Hire Fleets"

TLes messageries livrent des lettres, des enveloppes, des sacs, des boîtes et des cartons à partir du Canada vers n'importe quelle destination au monde. Les envois intérieurs, c'est-à-dire ceux dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada, représentent la majeure partie des activités de messageries au Canada — 95 % du volume global et 81 % des recettes totales en 1998.

Neuf transporteurs s'approprient à eux seuls environ 80 % du trafic et des recettes du secteur des messageries : Postes Canada, Canpar, Federal Express, Loomis, Purolator, RPS, TNT Express Worldwide et United Parcel Service.

CAMIONNAGE PRIVÉ

Les activités de camionnage privé sont exercées par des entreprises, par exemple des détaillants ou des fabricants, qui transportent leurs propres marchandises. Les entreprises ont habituellement recours au camionnage privé pour mieux contrôler leur service. Les coûts de leur parc de camions sont comparables ou inférieurs à ceux des camionneurs pour compte d'autrui. De plus, la visibilité qu'ils obtiennent en utilisant leurs propres camions doit être considérée comme un facteur positif. En termes de dollars, le camionnage privé et le camionnage pour compte d'autrui sont à peu près de la même importance.

D'après une étude récente[5], le camionnage privé génère près de 19 milliards $ annuellement. Il domine le secteur du transport des marchandises à l'intérieur des zones urbaines du Canada, puisqu'il représente environ 85 % de tous les mouvements de camions. Dans l'ensemble, les parcs des transporteurs privés comprennent des camions porteurs et des grands fourgons utilisés pour le ramassage et la livraison aux entreprises locales. Il y a peu de statistiques sur le camionnage privé en centre urbain, mais on évalue la valeur de ce secteur à environ 12 milliards $ par année.

Lorsque les camionneurs privés font de longs trajets avec des tracteurs semi-remorques, ils peuvent obtenir l'autorisation de transporter des biens pour d'autres. Ils font alors concurrence aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Les parcs de camions privés font partie intégrante du réseau de distribution de certaines entreprises et leur fournissent un soutien logistique. Ces entreprises sont généralement des distributeurs au détail de produits de consommation, des producteurs de produits chimiques, des entreprises de pâtes et papier, des distributeurs de boissons ou des distributeurs grossistes de produits agricoles.

Parmi les plus importants propriétaires de parcs de camions privés, on retrouve Canadian Tire, Labatt, Molson, Home Hardware, Liquid Air, Kraft, General Foods, Loblaws, 3M, Ault, Brewers Retail, Consumers Distributing, DuPont, Dominion Textiles, General Electric, K-Mart et Tim Horton Donuts.

La valeur du camionnage privé à l'échelle interprovinciale, intraprovinciale et internationale a été calculée en appliquant

5 L.P. Tardif Associates, « Profil du camionnage privé au Canada », janvier 1998.

les pourcentages de part de marché établis par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé dans ses enquêtes routières de 1991 et 1995. Cependant, la méthode de calcul utilisée tient compte surtout des trajets sur longue distance et peut donc sous-estimer les liaisons sur courte distance assurées par les camionneurs privés.

Le camionnage représente 41 % de tous les mouvements intraprovinciaux, ce qui représente une valeur approximative de 5 milliards $. Au total, 44 % des parcours longue distance sont effectués par camion porteur et 48 % par tracteur semi-remorque. Les envois entre l'Ontario et le Québec représentent 76 % des mouvements de camionnage privé intraprovinciaux au Canada.

Dans l'ensemble, le camionnage privé effectue 22 % des trajets interprovinciaux et 28 % des trajets internationaux. La valeur de l'industrie du camionnage privé est évaluée à environ 1 milliard $ pour chacun de ces secteurs. Les camionneurs privés ont plus souvent recours à des camions porteurs pour ces mouvementes que les camionneurs pour compte d'autrui.

En 1998, Statistique Canada a sondé 396 entreprises de camionnage privé dont les frais d'exploitation s'élevaient à au moins 1 milliard $. Près des trois quarts de ces transporteurs étaient de l'Ontario ou du Québec. En 1998, les frais d'exploitation de ces transporteurs, qui étaient à 1,7 milliard en 1997, s'élevaient à un total de 1,5 milliard $, le plus bas niveau depuis 1990.

PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS

Les propriétaires-exploitants travaillent en vertu de contrats de transport pour des camionneurs pour compte d'autrui ou des camionneurs privés, et ils utilisent habituellement leurs propres tracteurs. En 1997, on comptait plus de 40 000 propriétaires-exploitants au Canada, dont près de la moitié travaillaient à contrat pour des transporteurs basés en Ontario et au Québec et un tiers en Alberta et en Colombie-Britannique. Plus de 70 % des propriétaires-exploitants travaillent à contrat pour des transporteurs pour compte d'autrui.

Le tableau 11-5 donne le nombre de propriétaires-exploitants engagés par type de transporteur, ainsi que les recettes correspondantes par province pour 1997.

TABLEAU 11-5 : NOMBRE DE PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS PAR TYPE DE TRANSPORTEUR, 1997

	Transporteurs pour compte d'autrui	*Transporteurs privés*	*Les deux*	*Total*	*Recettes (M$)*
Terre-Neuve	238	90	46	374	64,6
Île-du-Prince-Édouard	104	27	20	151	25,9
Nouvelle-Écosse	713	200	126	1 039	160,5
Nouveau-Brunswick	1 216	299	187	1 702	265,1
Québec	5 719	1 138	302	7 159	1 095,7
Ontario	9 700	2 985	768	13 453	1 658,9
Manitoba	1 352	420	229	2 001	291,5
Saskatchewan	1 287	443	173	1 903	286,9
Alberta	4 154	1 402	808	6 364	1 074,4
Colombie-Britannique	4 060	1 238	683	5 981	882,5
Yukon	39	14	6	59	10,3
Territoires du Nord-Ouest	24	12	0	36	6,2
Canada	28 606	8 268	3 348	40 222	5 822,4

Source : Statistique Canada, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, Bulletin sur le transport de surface et maritime, Vol. 15, No. 1, Cat. 50-002

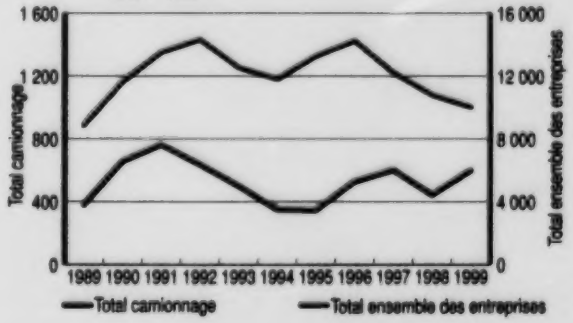
FAILLITES

Les faillites sont à peu près aussi fréquentes dans l'industrie du camionnage que dans l'économie générale, bien que les données ne soient pas tout à fait à jour. Le nombre de faillites des camionneurs a chuté rapidement entre 1991 et 1994, s'est stabilisé en 1995 et a ensuite augmenté en 1996 et 1997. Après une régression en 1998, les faillites ont augmenté encore en 1999. Les estimations préliminaires pour 1999 se fondent sur le nombre de faillites enregistrées entre janvier et septembre.

Les faillites et les autres types de cessation d'activités de camionnage n'ont pas un impact important sur la prestation des services marchandises. La majorité des faillites de camionneurs touchent de petits exploitants ayant un ou deux camions, ou encore des entreprises qui fournissent des services auxiliaires au camionnage.

La figure 11-5 compare le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage avec celles pour l'ensemble de l'économie canadienne entre 1989 et 1999.

FIGURE 11-5 : COMPARAISON DU NOMBRE DE FAILLITES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE ET DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES, 1989 - 1999



Source : Industrie Canada, Bureau du surintendant des faillites

Le tableau 11-6 montre le nombre de faillites dans le camionnage par région entre 1987 et 1999.

TABLEAU 11-6 : NOMBRE ANNUEL DE FAILLITES PAR RÉGION, 1987 – 1999[1]

Année	Maritimes	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique et territoires	Total camionnage	Total ensemble des entreprises
1989	27	65	58	143	88	381	8 864
1990	57	142	147	213	97	656	11 642
1991	98	107	191	223	143	762	13 496
1992	70	119	188	171	88	636	14 317
1993	70	91	152	130	56	499	12 527
1994	37	67	88	125	33	350	11 810
1995	31	81	58	141	34	345	13 258
1996	74	90	107	197	59	527	14 229
1997	82	119	164	178	58	601	12 200
1998	39	71	121	158	54	443	10 791
1999	46	104	143	249	56	598	10 026

Note : Les industries du transport par camion comprennent le transport de marchandises générales, le déplacement et l'entreposage de biens usagés, le vrac liquide, les produits secs en vrac, les produits forestiers ainsi que d'autres industries de transport par camion.

Source : Industrie Canada, Bureau du surintendant des faillites

INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR/AUTOBUS

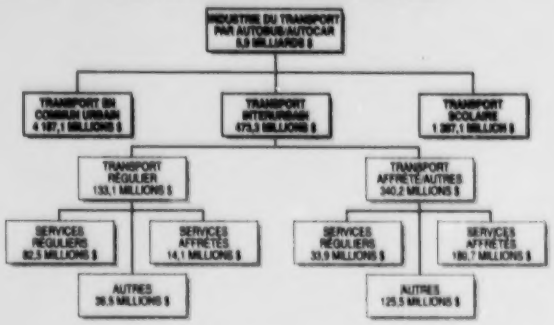
L'industrie canadienne du transport par autocar/autobus regroupe trois principaux secteurs d'activité : le transport par autocar, le transport en commun urbain et le transport scolaire. Le secteur du transport par autocar se divise en deux groupes : les services réguliers et les services affrétés. Dans le groupe des services affrétés, on retrouve les services de navette aux aéroports, les services contractuels, les services de visites touristiques (urbains et interurbains) et les services des congrès. Les entreprises canadiennes de transport par autocar/autobus offrent très rarement un seul type de service. La diversification des services leur permet de rentabiliser au maximum leurs parcs d'autocars ou d'autobus.

Pour simplifier les choses, nous avons classé chaque entreprise en fonction du secteur d'activité dont elle tire plus de la moitié de ses recettes.

La figure 11-6 donne un aperçu de la structure et des recettes de l'industrie canadienne du transport par autocar/autobus en 1998. Les données incluent les 2,4 milliards $ en subventions de fonctionnement et de capital versées aux entreprises de transport en commun urbain. Le tableau 11-7 donne le sommaire des recettes de l'industrie, par source, pour la même année.

L'industrie canadienne de l'autocar/autobus a vu ses recettes augmenter de 10,1 % entre 1995 et 1998 (excluant les subventions aux entreprises de transport en commun urbain). Dans chacun des secteurs, le niveau des recettes a fluctué au cours de cette période. Les fluctuations s'expliquent en partie par les rapports financiers consolidés résultant des fusions et acquisitions et, aussi, par la mise en œuvre du nouveau

FIGURE 11-6 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS/AUTOCAR, 1998



Source : Statistique Canada, cat. 53-215-XIB

TABLEAU 11-7 : SOMMAIRE DES RECETTES, PAR SOURCE, 1998

	Transporteurs interurbains	Exploitants d'autocars affrétés[1]	Exploitants d'autobus scolaires	Transporteurs urbains	Total
Nombre d'établissements	31	160	819	100	1 110
Sources de recettes (M$)					
Services réguliers	82,5	33,9	123,7		240,1
Services affrétés, excursions et navettes	14,6	222,8	126,0		363,4
Transport scolaire	4,0	16,4	871,3		891,6
Transport en commun urbain	2,5	7,9	35,3	1 671,2	1 716,9
Autres services voyageurs/ recettes d'exploitation	14,6	54,9	58,4	134,8	262,6
Messageries	10,8	3,9	71,9		86,6
Subventions[2]	4,2	0,3	0,5	2 381,1	2 386,2
Total	133,1	340,2	1 287,1	4 187,1	5 947,5

1 Comprend les services affrétés, les navettes et les excursions.
2 Comprend les subventions de fonctionnement et de capital versées aux transporteurs en commun.

Source : Statistique Canada, Cat. 53-215-XPB, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain - 1998

système de classification des industries de Statistique Canada, le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).[6]

Le tableau 11-8 donne les recettes globales de l'industrie de l'autocar/autobus, par secteur, pour la période de 1995 à 1998. Il donne également les écarts en pourcentage entre 1995 et 1998.

TABLEAU 11-8 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR/AUTOBUS, PAR SECTEUR, 1995 – 1998

Année	Recettes totales (M$) 1995	1996	1997	1998	Écart en pourcentage 1995 – 1998
Services réguliers	331,9	315,0	303,7	133,1	(59,9)
Services affrétés	275,8	284,3	289,9	340,2	23,4
Services scolaire	1 055,2	1 032,6	1 023,6	1 287,1	22,0
Urbain (moins subventions)	1 576,2	1 651,9	1 759,1	1 806,0	14,6
Total partiel	**3 239,1**	**3 283,8**	**3 376,3**	**3 566,4**	**10,1**
Transport en commun	2 034,5	2 054,8	2 133,8	2 381,1	
Total	**5 273,6**	**5 338,6**	**5 510,1**	**5 947,5**	**12,8**

Source : Statistique Canada, Cat. 53-215-XIB

6 Ce système uniforme de classification des industries pour l'Amérique du Nord a été élaboré par le Canada, les É.-U. et le Mexique dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain de 1995. Le SCIAN remplace le système de classification type des industries qu'utilisait auparavant Statistique Canada. Il tient compte des services d'autocar/autobus suivants : transport en commun urbain, autocars interurbains et ruraux, autobus scolaires, autocars affrétés, navettes et visites touristiques.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR/AUTOBUS EN 1999

CHANGEMENTS DANS LA LÉGISLATION ET LA RÉGLEMENTATION

Examen de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*

En mars 1999, le ministre a proposé des modifications à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR), y compris des mesures visant à déréglementer en deux étapes les entreprises extraprovinciales de transport par autocar. La première étape consistait à déréglementer les services d'autocars interprovinciaux et internationaux, et la deuxième, à déréglementer tous les services d'autocars.

Cette proposition a été faite après plusieurs années de discussions avec les provinces et l'industrie sur l'avenir de la réglementation des autocars/autobus au Canada. La LTR laisse à chaque province et territoire le choix d'appliquer ou non des mesures de réglementation économique aux entreprises extraprovinciales de transport par autocar qui exercent leur activité en provenance et à destination de la province ou du territoire, même si les transporteurs sont de compétence fédérale. Avant d'apporter un changement quelconque à la LTR, le gouvernement fédéral a toujours cherché à obtenir l'assentiment des autres gouvernements et de l'industrie.

En septembre 1999, le ministre a annoncé qu'il n'apporterait pas les modifications proposées pour déréglementer l'industrie de l'autocar, puisque les parties n'arrivaient pas à s'entendre sur l'avenir de la réglementation des entreprises extraprovinciales de transport par autocar au Canada. Il a décidé de soumettre la question de la réglementation des autocars à l'examen d'un comité parlementaire.

ÉVÉNEMENTS DANS L'INDUSTRIE

Certains membres de l'industrie canadienne de l'autocar/autobus ont contribué très activement au phénomène de fusion qui s'installe en Amérique du Nord et ailleurs.

En mars 1999, les actionnaires de Greyhound Lines Inc. de Dallas (Texas) ont approuvé la fusion avec Laidlaw Inc. de Burlington (Ontario). Comme Laidlaw était déjà propriétaire de Greyhound Canada et de plusieurs autres entreprises canadiennes d'autocars, elle est devenue le plus important exploitant de services d'autocars interurbains en Amérique du Nord. Laidlaw continue cependant de tirer la plus grande partie de ses recettes d'exploitation du transport scolaire.

En juin 1999, Stagecoach Holdings Inc. de Perth (Écosse) a pris en main l'entreprise Coach USA de Houston (Texas), aux termes d'une entente de fusion. Coach USA exploitait trois divisions canadiennes de transport par autocar/autobus : Trentway-Wagar (Peterborough, Ontario), Autocar Connaisseur (Montréal) et Erie Coach (London, Ontario).

SERVICES D'AUTOCARS/AUTOBUS

SERVICES D'AUTOCARS INTERURBAINS RÉGULIERS

Le secteur des services d'autocars interurbains est le plus petit segment de l'industrie sur le plan des recettes, mais il assure la majeure partie du transport par autocar sur longue distance. Il se divise en deux groupes : les services réguliers et les services affrétés. Les services affrétés comprennent les services aux aéroports, les visites touristiques et les excursions. La plupart des gros transporteurs qui exploitent des services d'autocars réguliers offrent aussi des services affrétés.

Les services interurbains exploités exclusivement à l'intérieur d'une province sont de compétence provinciale. C'est le cas de la plupart des entreprises de transport scolaire et des entreprises de transport en commun. Les transporteurs interurbains qui exploitent des services interprovinciaux ou internationaux relèvent pour leur part de la compétence du gouvernement fédéral. La LTR confère aux provinces la responsabilité de réglementer les entreprises extraprovinciales.

Comme l'industrie est très diversifiée, il est difficile de déterminer avec exactitude le nombre d'emplois créés par les secteurs des autocars réguliers et des autocars affrétés. En 1998, on comptait un peu moins de 5 000 employés dans ces secteurs d'activité, mais il faut dire que beaucoup d'employés des entreprises de transport scolaire travaillent aussi pour des entreprises d'autocars réguliers ou affrétés. En 1999, environ 4 000 autocars ont été utilisés pour l'exploitation de services réguliers ou affrétés au Canada. Au total, 73 000 autocars ou autobus de toutes sortes - en bonne partie, des autobus scolaires - ont été immatriculés dans les provinces et territoires canadiens.

ENTREPRISES D'AUTOCARS AFFRÉTÉS

Un service d'autocar affrété s'entend généralement d'un voyage de groupe où tous les voyageurs montent et descendent au même endroit. En règle générale, les exploitants de ces services ont le droit d'offrir des voyages à partir d'un lieu ou d'une ville donnés vers n'importe quelle destination. Ils sont libres d'offrir tout un éventail de services, par exemple des sorties scolaires d'une demi-journée, des excursions de trois semaines, des voyages aller seulement et des visites touristiques locales.

Les entreprises de ce secteur tirent les deux tiers de leurs recettes des services d'autocars affrétés. Comme les transporteurs réguliers, elles vont aussi chercher une part importante de recettes dans d'autres types de services, plus précisément 11 % des services interurbains et 16 % d'autres services voyageurs comme les visites touristiques, les navettes et le transport en commun.

TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

Les services de transport en commun urbain dans les grandes villes et les régions métropolitaines du Canada ont utilisé en 1999 plus de 11 000 autobus, dont plus de 10 000 gros autobus. Les plus importants réseaux de transport en commun urbain sont exploités dans les grands centres urbains du pays ; les services sont très rarement offerts sur toute l'étendue des régions métropolitaines. Les gros réseaux se trouvent à Toronto, Montréal, Calgary, Ottawa, Edmonton, Winnipeg, Vancouver et Québec. Ailleurs, les services de transport en commun urbain sont relativement restreints, tant au niveau de l'ampleur de l'exploitation que de l'étendue des services. L'annexe 11-2 énumère les plus importants réseaux de transport en commun au Canada en 1999, par province et territoire.

Le transport en commun urbain s'approprie la plus grande part des recettes globales générées par l'industrie canadienne de l'autocar/autobus : 51 % en 1998. Si on tient compte des subventions reçues des municipalités et des provinces, ce pourcentage grimpe à 70 %. Certains exploitants de services de transport en commun offrent aussi des services de transport scolaire, des services d'autocars affrétés et des services adaptés aux personnes ayant une déficience.

INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

L'industrie du transport maritime au Canada se compose de services intérieurs et transfrontaliers offerts par une flotte d'exploitants canadiens. Le commerce international est assuré en grande partie par des transporteurs étrangers dont les navires font escale aux principaux ports du Canada. Ces dernières années, il y a eu de grandes réformes stratégiques dans le secteur du transport maritime, et l'année 1999 n'a pas fait exception : elle a été marquée par un certain nombre d'événements importants et l'avancement de certains changements législatifs notables.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS DANS LE TRANSPORT MARITIME EN 1999

CHANGEMENTS ET INITIATIVES EN MATIÈRE DE LÉGISLATION ET DE RÉGLEMENTATION

Modification de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (projet de loi S-4), 1998

Le projet de loi S-4, *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada*, est devenu le chapitre 6 des *Lois du Canada* (1998). Ses dispositions relatives aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont entrées en vigueur par décret le 29 mai 1999, soit 12 mois après que le Canada eut déposé auprès de l'Organisation maritime internationale son instrument d'adhésion aux protocoles de 1992 à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 et à la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971.

Examen de la Loi sur le transport des marchandises par eau (LTME)

Le 10 décembre 1999, conformément à une prescription de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* (1993), le ministre des Transports a présenté un rapport au Parlement sur l'examen de cette loi. Ce rapport aboutissait à la conclusion, fondée sur des consultations de l'industrie et des provinces, qu'il fallait maintenir les règles de La Haye — Visby dans la LTME jusqu'à la fin de la prochaine période d'examen (1er janvier 2005).

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)

En 1999, Transports Canada a commencé à consulter les intervenants sur la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)* pour déterminer si elle continue d'aider le Canada à atteindre ses objectifs qui sont de favoriser le commerce international et d'assurer aux expéditeurs canadiens un accès à des services maritimes internationaux satisfaisants et d'un prix raisonnable.

La LDCM soustrait certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la *Loi sur la concurrence*. Ces dernières sont des associations de transporteurs maritimes qui fournissent un service sur des routes communes à des taux de fret et à des conditions de transport convenus dans un accord. Aux termes de la LDCM, elles peuvent fixer collectivement des taux de fret et des niveaux de service, à la condition que les taux soient publiés dans un tarif déposé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) et qu'elles aient déposé de même leur accord intra-conférence.

Pour favoriser la concurrence intra-conférence et offrir aux expéditeurs un plus grand choix, et notamment un plus large éventail de prix, la LDCM permet aux membres d'une conférence de conclure des « contrats d'exclusivité limitée » confidentiels et de prendre des mesures distinctes. Elles est en harmonie avec celles des principaux partenaires commerciaux du Canada.

La LDCM permet au ministre des Transports de désigner un groupe d'expéditeurs comme représentant les intérêts des expéditeurs. C'est ainsi qu'il a désigné le Conseil des expéditeurs canadiens (CEC). Aux termes de la loi, les conférences doivent, sur demande, tenir une réunion avec le groupe d'expéditeur désigné et lui fournir des renseignements suffisants pour le bon déroulement de la réunion. Le CEC a coutume de rencontrer les conférences qui déposent des tarifs afin de discuter de leurs projets de plans d'affaires, ainsi que de leurs taux de fret, de leurs surprimes et de leurs frais accessoires.

Mise en œuvre de la *Loi maritime du Canada*

La *Loi maritime du Canada* (LMC), qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, a créé le Réseau portuaire national, composé d'administrations portuaires canadiennes (APC) gérées séparément. À ce jour, sur les 18 ports désignés pour devenir des APC, 17 le sont devenus et ont constitué leurs conseils d'administration. Les dates de mise en œuvre ont été presentées au chapitre 10, Infrastructures de transport.

L'APC du port de Hamilton, la seule qui reste à constituer, sera constituée lorsque le traitement de ses lettres patentes sera terminée. En plus de ces 18 ports, Transports Canada a reçu une demande de statut d'APC de deux autres ports, ceux de Belledune et d'Oshawa. Les lettres patentes des ports de Belledune et d'Oshawa sont en train d'être rédigées.

Elle a poursuivi son activité avec un effectif minimal pendant la phase de mise en œuvre du Réseau portuaire national pour que tous les ports deviennent des APC ou soient cédés à des intervenants locaux. La société Ridley Terminals deviendra pour sa part une société d'État mère qui sera comptable au ministre des Transports, une fois la SCP liquidée. À plus long terme, le gouvernement entend se départir de la Ridley Terminals en temps utile.

Les articles de la *Loi maritime du Canada* qui portent sur le pilotage et la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent sont entrés en vigueur en 1998. Pour plus de détails, voir le chapitre 10, Infrastructures de transport.

Groupe de travail sur les ports

Le 22 juin 1999, le ministre des Transports a annoncé la formation d'un groupe de travail sur les ports pour donner suite à la vision d'un système de manutention et de transport du grain plus commercial, axé sur les contrats, décrite par le juge Willard Estey. Sous la direction de la sous-ministre des Transports, ce groupe de travail a étudié les problèmes d'importance stratégique pour les ports de Churchill, de Prince Rupert, de Vancouver et de Thunder Bay, ainsi que pour les autres intervenants du secteur maritime touchés par le transport et la manutention du grain.

Le Groupe de travail a mené ses travaux parallèlement à ceux de M. Arthur Kroeger pour les compléter. Le ministre des Transports avait nommé ce dernier pour établir un consensus chez les participants sur les changements nécessaires pour mettre en œuvre la réforme du transport du grain dont le juge Estey avait tracé le cadre.

Aux réunions tenues dans tout le Canada, les intervenants ont souligné l'importance de la discipline financière et des principes commerciaux dans le règlement des questions portuaires de transport et de manutention du grain. En général, ils hésitaient à inclure des quotas, des engagements de trafic ou des mesures qui pourraient altérer la base commerciale du transport du grain. Par contre, devant la faiblesse des prix des marchandises à l'échelle internationale, nombre d'entre eux ont exigé la compression des divers frais d'exploitation, y compris le coût des services maritimes fédéraux.

Dans son rapport, le Groupe de travail sur les ports résume les positions des principaux intervenants et présente les principales conclusions qu'il a tirées sur les questions soulevées. Remis au ministre des Transports à la fin de septembre, son rapport est maintenant à la disposition du public.

ÉVÉNEMENTS DANS L'INDUSTRIE

ÉVÉNEMENTS INTERNATIONAUX

Plusieurs événements importants se sont produits en 1999 dans le secteur du transport maritime international.

- Trois exploitants de porte-conteneurs (Zim, China Ocean Shipping Company et Norasia) ont choisi Vancouver comme premier port d'escale pour leurs navires en provenance de l'Extrême-Orient. Le CN et CP Rail leur fournissent des services exclusifs de conteneurs gerbés pour le transport de leurs conteneurs jusqu'aux destinations canadiennes et américaines de l'intérieur.
- Le port de Vancouver a été touché par deux arrêts de travail, soit une grève des camionneurs à l'été et un lock-out des débardeurs en novembre. Il a toutefois annoncé au début de décembre qu'il aurait quand même manutentionné un million de conteneurs équivalents vingt pieds (EVT), nombre record, en 1999.
- Il y a eu une foule de nouveaux venus dans le secteur de l'exploitation des lignes transpacifiques par suite de l'amélioration des prix et du trafic. Parmi eux, on compte Norasia, FESCO, Mediterranean Shipping Company, Trans-Pacific Line, Great Western Steamship Company et CMA-CGM. De plus, deux autres compagnies, Zim et Evergreen, ont chacune ajouté un nouveau service à ceux qu'elles offraient.
- La *U.S. Ocean Shipping Reform Act of 1998* est entrée en vigueur le 1er mai 1999. Elle permet aux membres de conférences maritimes de conclure des contrats confidentiels avec les expéditeurs.
- La Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA) et l'Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA), les deux principales conférences maritimes qui desservent les routes transpacifiques des États-Unis, ont été dissoutes au printemps 1999, en partie par suite de la nouvelle loi américaine visant à réformer le transport océanique. La Canada Westbound Rate Agreement a aussi été dissoute à cette époque.
- Maersk Inc. et Sea-Land Services Inc. ont annoncé leur décision de maintenir leur principal port de chargement de la côte Est de l'Amérique du Nord dans l'État de New York ou au New Jersey. Les ports de Halifax et de Baltimore étaient finalistes dans cette compétition.
- Après que Sea-Land a quitté le service conjoint en avril 1999, NYK (Nippon Yusen Kaisha) a annoncé qu'elle

participerait aux services conjoints offerts par Maersk et P&O Nedlloyd Ltd. entre Montréal et l'Europe.

- Les compagnies Wallenius et Wilhelmsen ont annoncé la formation d'une entreprise en coparticipation pour l'exploitation de leurs transporteurs d'automobiles et de leurs rouliers.
- Maersk a acquis les services de ligne internationaux de Sea-Land, son partenaire actuel dans l'exploitation de services de ligne à l'échelle mondiale.

ÉVÉNEMENTS NATIONAUX

- Algoma Central Corporation a augmenté sa flotte de navires-citernes en achetant les principales sociétés exploitantes et certains éléments d'actif du groupe EnerChem, dont trois navires-citernes immatriculés au Canada.
- La Société maritime CSL a pris livraison du *CSL Niagara*, premier navire sur trois qui a reçu une nouvelle avant-coque. Ce programme de remplacement de coques devrait coûter quelque 100 millions $.
- Le Groupe Desgagnés a immatriculé un nouveau pétrolier de construction chinoise au Canada. Il s'agit du premier navire tout neuf à s'ajouter à la flotte de vraquiers de l'Est du Canada depuis le milieu des années 80.

TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES

SERVICES INTÉRIEURS

De 1979 à 1999, la flotte marchande canadienne (définie ici comme les navires auto-propulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux) est passée de 3,3 million à 2,6 millions de tonnes de port en lourd, perdant en moyenne un pourcent de sa capacité de transport chaque année. En termes de navires, le nombre est passé de 260 à 174 au cours de cette période.

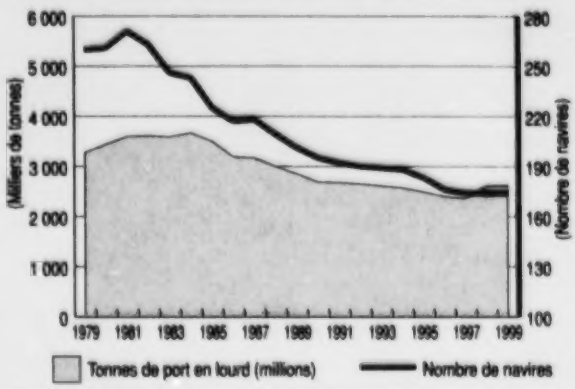
En termes de capacité de transport (tonnes de port en lourd), un sommet a été atteint en 1984 avec 3,7 millions de tonnes de port en lourd et son niveau le plus bas en 1997 avec 2,4 millions de tonnes. La figure 11-7 montre l'évolution de la flotte immatriculée au Canada entre 1979 et 1999.

De 1979 à 1999, les vraquiers ont formé le gros de la flotte marchande canadienne, malgré que leur part du tonnage total de port en lourd est passée de 84 à 74 % au cours de la période. Leur nombre a décru de 134 à 72 unités durant la période. À l'opposé, la part des navires-citernes du tonnage total de port en lourd est passée de 9 à 19 %, même si leur nombre a diminué de 36 à 21 navires.

Le tableau 11-9 révèle la capacité de transport de la flotte immatriculée au Canada par type de navire.

FIGURE 11-7 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA,[1] 1979 – 1999

(Navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux)



Note : La capacité de transport des navires en tonnes métriques de port en lourd.
1 Comprenant les navires auto-propulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada

TABLEAU 11-9 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA[1] PAR TYPE, 1979 – 1999

	En milliers de TPL			*Nombre de navires*		
Type de navires	*1979*	*1989*	*1999*	*1979*	*1989*	*1999*
Vraquiers	2 747	2 260	1 943	134	85	72
Navires-citernes	300	384	491	36	33	21
Marchandises générales	149	103	86	30	18	17
Traversiers	71	68	70	52	55	56
Autres	7	39	33	8	10	8
Total	**3 274**	**2 854**	**2 624**	**260**	**201**	**174**

1 Navires auto-propulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada

Est du Canada

Le tableau 11-10 indique le type de navire, la jauge brute, le secteur d'activité et le type de service des sociétés exploitant des navires battant pavillon canadien de 1 000 tonneaux de jauge brute ou plus dans l'Est du Canada. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois plus gros exploitants de la région. Algoma Central, avec 28 % de la capacité de la flotte de l'Est du Canada, est la plus importante société de transport maritime intérieur au Canada.

Traditionnellement, elle s'occupait de transport de vrac sec, mais en 1998, elle a acheté cinq navires-citernes à la Compagnie pétrolière impériale Ltée, filiale canadienne d'Exxon Corp. En janvier 1999, elle a augmenté sa flotte de navires-citernes en achetant les principales sociétés exploitantes et certains éléments d'actif du groupe EnerChem, dont trois navires-citernes immatriculés au Canada. Cette vente comprenait aussi un intérêt partiel dans deux navires-citernes battant pavillon américain.

TABLEAU 11-10 : FLOTTE BATTANT PAVILLON CANADIEN SUR LA CÔTE EST, NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 1 000 TONNEAUX, 1999

Entreprise	*Type*	*Nombre de navires*	*Jauge brute*	*Secteur d'activité*	*Type de service*
Algoma Central Corp.	Vraquier	9		Grand Lacs, Saint-Laurent, côte est	Vrac sec, vrac liquide
	Autodéchargeur	14		Grand Lacs, Saint-Laurent, côte est	
	Navire-citerne	8		Grand Lacs, Golfe du Saint-Laurent, côte est	
	Total	**31**	**487 447**		
Black Creek Shipping Co. (voir aussi Lower Lakes)	autodéchargeur	1	**10 532**	Grand Lacs, Saint-Laurent	Vrac sec
Canship Ltd.	Autre	1	**1 714**	East Coast	
Compagnie de navigation Canarctic Ltée	Vraquier	1	**20 236**	Arctique, de mai à novembre	Vrac sec et liquide
Compagnie pétrolière impériale	Navire-citerne	1	**1 192**	Grand Lacs	Vrac liquide
ESSROC Canada	Autre	1	**6 792**	Grand Lacs	Ciment
Groupe Desgagnés	Navire-citerne	3		Grand Lacs, Saint-Laurent,	Conteneur, marchandises
	Autre	6		Arctique, outre-mer	diverses, vrac sec, grain
	Total	**9**	**61 210**		
Irving/Kent Line	Navire-citerne	3	**51 091**	Maritimes	Vrac liquide
LaFarge Canada	Autre	1	**6 729**	Grand Lacs	Ciment
Lower Lakes Towing	Autodéchargeur	1	**12 557**	Grand Lacs, Saint-Laurent	Vrac sec
Mobil Oil, Chevron et Murphy Oil Corp. (partenariat)	Navire-citerne	1	**76 216**	Maritimes	Vrac liquide
Navigation C.A. Crosbie	Autre	2	**5 301**	Arctique, côte Est, bassin Atlantique	Conteneur, marchandises diverses, roulier
N.M. Paterson & Sons	Vraquier	7	**113 814**	Grand Lacs, Saint-Laurent	Vrac sec, grain
Océanex Inc.	Autre	3	**41 157**	Saint-Laurent, côte Est	Conteneur, remorque, roulier marchandises diverses
Parrish & Heimbecker Ltd. (P & H Shipping)	Vraquier	2	**32 570**	Grand Lacs, Saint-Laurent	Vrac sec, grain
Penney Ugland Inc.	Navire-citerne	1	**76 216**	Maritimes	Vrac liquide
Pierre Gagne Contracting	Autodéchargeur	1	**20 148**	Grand Lacs, Saint-Laurent	Vrac sec
Provmar Fuels Inc.	Navire-citerne	2	**5 949**		Vrac liquide
Rigel Shipping Canada Inc.	Navire-citerne	3	**18 786**	Saint-Laurent	Vrac liquide
Shell Canada	Navire-citerne	1	**2 758**	Saint-Laurent	Vrac liquide
Société maritime CSL Inc.	Vraquier	1		Grand Lacs, Saint-Laurent, côte est	Vrac sec
	Autodéchargeur	12		Grand Lacs, Saint-Laurent, côte est	
	Total	**13**	**291 515**		
Transport Nanuk	Autre	1	**10 034**	Arctique, Saint-Laurent, international	Colis lourd, roulier, marchandises général, Lo-Lo
Upper Lakes Group	Vraquier	13		Grand Lacs, Saint-Laurent	Vrac sec, grain
	Autodéchargeur	8			
	Total	**21**	**390 556**		
TOTAL GLOBAL		**108**	**1 744 857**		

Source : Lloyd's Register of Ships et données de Transports Canada

Ouest du Canada

Les services intérieurs de transport maritime de marchandises de la côte Ouest sont fournis par une grande flotte de remorqueurs et de chalands. (Malheureusement, il n'y a pas de liste connue qui indique la jauge brute de ces bâtiments par entreprise.) La plupart des exploitants se concentrent sur le commerce intérieur, mais certains assurent des services internationaux entre les ports canadiens et américains. La côte Ouest a aussi une flotte importante de traversiers qui relient les collectivités côtières et insulaires.

Trois des principaux exploitants de remorqueurs et de chalands appartiennent à Dennis Washington, homme d'affaires du Montana : Seaspan International Ltd., C.H. Cates & Sons Ltd. et Kingcome Navigation Company (qui appartenait auparavant à MacMillan Bloedel). Seaspan International Ltd. est le plus important exploitant de remorqueurs et de chalands de la côte Ouest du Canada. En plus du transport par remorqueurs et chalands, ses principaux secteurs d'activité sont le transport de billes par chalands et l'accostage de navires.

Nord du Canada

La Société des transports du Nord Limitée (STNL) est le principal exploitant dans le Nord du Canada, région qui englobe le bassin du Mackenzie, ainsi que la côte et les îles de l'Arctique. Elle transporte des produits pétroliers bruts et des marchandises solides pour des collectivités, des installations de défense et des sites d'exploration gazière de la région. Elle exerce son activité sur le Mackenzie, dans l'Ouest de l'Arctique, en Alaska et sur le Grand lac des Esclaves.

Depuis 1975, cette société exploite aussi des remorqueurs et des chalands à partir du port de Churchill pour servir les collectivités de ce qui est maintenant la région de Kivalliq, au Nunavut. Plus récemment, elle a ajouté une desserte de l'Est de l'Arctique par remorqueurs et chalands via Valleyfield. (Par le passé, la majeure partie du fret à destination de l'Est de l'Arctique voyageait par navires de charge en provenance de Montréal dans le cadre de la mission de ravitaillement de l'Est de l'Arctique administrée par la Garde côtière canadienne.)

La STNL est membre du groupe NorTerra, société de portefeuille appartenant en propriété exclusive à des autochtones. NorTerra Inc. est gérée par deux sociétés qui en sont propriétaires à parts égales : Inuvialuit Development Corporation, qui représente les Inuvialuits de l'Ouest de l'Arctique, et Nunasi Corporation, qui représente les Inuits du Nunavut.

Selon la *Lloyd's List of Shipowners, Managers, and Managing Agents, 1999-2000*, la STNL possède 87 navires, soit 71 chalands (surtout des chalands-citernes qui transportent des marchandises solides sur leurs ponts) et 16 remorqueurs, pour une capacité totale de 71 449 tonneaux de jauge brute (la liste de Lloyd ne comprend pas les navires de moins de 100 tonneaux de jauge brute). Ses remorqueurs ont été construits entre 1943 et 1973, et ses chalands, entre 1969 et 1975.

Les sociétés A. Frame Contracting Ltd. et Cooper Barging Service Ltd sont d'autres exploitants de longue date dans l'Ouest de l'Arctique. La première exploite un remorqueur et plusieurs chalands; elle offre un service saisonnier de transport par chalands aux collectivités du lac Athabasca. La seconde exploite une flotte de trois remorqueurs et de six chalands; elle offre des services de ravitaillement sur le Mackenzie et la Liard à partir de sa base de Fort Simpson.

La Garde côtière canadienne gère le programme de ravitaillement de l'Arctique par navire pour réapprovisionner les collectivités côtières de l'Est de l'Arctique (Nunavut) depuis 1959. Exploité en régime de recouvrement des frais, ce service coordonne la livraison de cargaisons pour des ministères fédéraux, le gouvernement territorial, la United States Air Force, des municipalités, des entreprises privées et de simples citoyens. La Garde côtière passe des contrats avec des exploitants de navires de charge et de navires-citernes commerciaux pour transporter des marchandises solides à partir de sa base principale de triage à Montréal, ainsi que du carburant en vrac à partir de points de distribution du Nord. Les marchandises quittent Montréal pendant la période estivale libre de glace à destination des collectivités de l'Est de l'Arctique (Nunavut). Le personnel de la Garde côtière loue de l'espace à bord de navires, fait office d'agents des réservations, négocie les taux de fret les plus bas possible avec les transporteurs et suit le transport de la cargaison jusqu'à son déchargement à destination. Le programme de ravitaillement de l'Arctique assure la desserte de 26 collectivités réparties dans le bassin Foxe, l'Extrême-Arctique et l'Est et le Sud de l'île de Baffin. Les responsables de ce programme coordonnent chaque année le transport d'environ 10 000 tonnes de marchandises.

SERVICES MARITIMES INTERNATIONAUX

Transport de vrac

Par transport de vrac, nous faisons allusion aux entreprises qui transportent en général une seule cargaison dans des navires de gros tonnage. Les expéditeurs canadiens de marchandises en vrac comme le grain, le charbon, le minerai de fer et la potasse comptent sur les entreprises de transport maritime de vrac pour le transport de leurs marchandises.

Les tarifs de transport maritime de vrac sont normalement fixés sur le marché libre mondial, où se livre une concurrence féroce. Ce marché se divise généralement entre affrètements à temps (contrats à terme) et affrètements spot. L'affrètement à temps porte d'habitude sur une période d'un à cinq ans, selon la volatilité des prix. Les contrats à long terme sont courants lorsque les tarifs de transport sont plus facilement prévisibles, tandis que les contrats à court terme prévalent d'ordinaire lorsque les prix sont instables. La majeure partie des exportations et des importations du Canada sont transportées en vertu de pareilles ententes de services maritimes.

L'affrètement « spot » ou « tramp » consiste en un contrat à court terme visant un certain nombre de voyages ou de jours ou une quantité donnée de marchandises. Les prix sont fixés sur le marché libre et selon le cours du change. Ils dépendent de facteurs de l'offre et de la demande tels que la taille des navires, l'équipement, les routes commerciales et les délais de livraison.

Transport de ligne international

Les services de ligne sont offerts selon des horaires réguliers et sur certaines routes commerciales fixes. Les navires de ligne transportent généralement des marchandises conteneurisées ou des marchandises diverses, comme de l'équipement électronique, des produits manufacturiers ou des aliments congelés.

Le transport de ligne international est dominé par d'imposantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde et est dominé dans une large mesure par les entreprises des pays de la ceinture du Pacifique et de l'Europe de l'Ouest. Le Canada contrôle une flotte importante, mais elle est encore relativement petite. Ces dernières années, le Canada a accru sa présence grâce à l'acquisition de routes. (Les navires de la

flotte internationale sous contrôle canadien battent des pavillons étrangers moins coûteux.)

Les lignes de navigation qui mouillent aux ports canadiens peuvent offrir des services « de conférence » et « hors conférence ». Les transporteurs océaniques qui offrent des services de ligne sur une route commerciale commune choisissent souvent de former une conférence et de s'entendre collectivement sur les tarifs et les conditions de service. S'il y a un accord intra-conférence, certaines pratiques des transporteurs sont soustraites à l'application de la *Loi sur la concurrence*. Ces derniers n'ont toutefois droit à cette exemption que si la conférence s'est conformée à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM)*.

Les lignes hors conférence, aussi appelées « indépendantes », ne sont pas régies par la LDCM : elles ne sont donc pas tenues de déposer des accords ou des tarifs. En général, elles offrent des taux de fret et des services comparables à ceux des transporteurs des conférences et contribuent à maintenir la concurrence sur le marché du transport maritime international.

Le transport mondial de cargaisons conteneurisées s'est développé rapidement au cours de la dernière décennie, étant passé de 80 à 150 millions de conteneurs (EVT)[7]. Cette croissance découle en grande partie de l'élargissement des marchés et de la production industrielle de la région de l'Asie-Pacifique. En dollars constants, les taux de fret demandés pour le transport océanique de conteneurs sont demeurés stables ou ont baissé au cours de la dernière décennie.[8]

Services aux expéditeurs canadiens

À la fin de 1999, l'Office des transports du Canada avait 16 accords intra-conférence au dossier, et 13 conférences maritimes avaient déposé un tarif auprès de lui, alors que 19 l'avaient fait en 1998. La majorité d'entre elles relient l'Est du Canada à l'Europe du Nord et à la Méditerranée. Parmi les principales lignes qui desservent le Canada en tant que membres d'une conférence, il y a Atlantic Container Line, Canada Maritime Ltd., Hapag-Lloyd Container Line, P&O Nedlloyd Ltd., Mitsui O.S.K. Lines et Orient Overseas Container Line.

On trouvera au tableau 11-11 les 13 conférences maritimes qui ont desservi le Canada en 1999. Onze d'entre elles desservaient la côte Est, et six d'entre elles, la côte Ouest. Six conférences qui desservaient le Canada se sont dissoutes en 1999, la plus importante étant la Canada Westbound Rate Agreement (CWRA). L'*Ocean Shipping Reform Act of 1998* des États-Unis, qui est entrée en vigueur le 1er mai 1999, semble avoir joué dans la décision que plusieurs conférences ont prise de se retirer de la desserte de l'Amérique du Nord. Le successeur de la CWRA, la Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement, n'est pas une conférence qui dépose un tarif : elle ne figure donc pas au tableau 11-11.

TABLEAU 11-11 : CONFÉRENCES MARITIMES[1] AYANT DESSERVI LE CANADA EN 1999

Australia/Canada Container Line Association (E et O)
Canada/Australia-New Zealand Association of Carriers (E et O)
Canada/Australia-New Zealand Discussion Agreement (E)
Canada Transpacific Stabilization Agreement (E et O)
Canada–United Kingdom Freight Conference (E)
Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
Japan–East Canada Freight Conference (E)
Japan–West Canada Freight Conference (O)
Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (O)
New Zealand/Canada Container Line Association Conference (E et O)

Notes : E = Côte Est; O = Côte Ouest.
1 Conférences qui déposent un tarif seulement.

Source : Office des transports du Canada

Les expéditeurs bénéficient non seulement de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence, mais aussi de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence en vertu de la disposition de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* relative aux mesures distinctes. Cette disposition permet aux lignes qui sont membres d'une conférence d'offrir un tarif ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans le tarif de la conférence. De plus, les taux que les conférences maritimes exigent des expéditeurs peuvent faire l'objet d'un « contrat d'exclusivité limitée », qui est un accord confidentiel entre une conférence et un expéditeur. La loi exige cependant que ce contrat soit déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

En 1999, l'Office a accepté le dépôt de 95 contrats d'exclusivité limitée par sept conférences maritimes, ce qui représente une baisse importante par rapport aux 146 contrats déposés en 1998. Les contrats s'appliquaient à la fois au trafic entrant et sortant et à des points d'origine ou de destination des côtes Est et Ouest. La majorité s'appliquait toutefois à la côte Est. La durée moyenne des contrats était d'un an.

TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

SERVICES DE TRAVERSIER

Au Canada, les services de traversier varient énormément sur le plan de la propriété, du type de navire et de l'exploitation. Les propriétaires vont de petits exploitants du secteur privé aux gouvernements provinciaux et aux sociétés d'État fédérales. Le type de navire varie du petit transbordeur à câble au grand paquebot de croisière et au traversier rapide. De plus, l'exploitation de certains traversiers est saisonnière, alors que d'autres traversiers sont exploités à l'année. Les

7 *Document de synthèse sur la réforme de la réglementation du transport maritime international, Comité des transports maritimes de l'OCDE, mai 1999.*

8 *Document de synthèse sur la réforme de la réglementation du transport maritime international, Comité des transports maritimes de l'OCDE, mai 1999,* page 48.

propriétaires, les locataires et les exploitants des gares maritimes et des installations d'accostage varient aussi; ce sont des sociétés de traversier, des municipalités, des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral ou d'autres sociétés privées.

Les principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT). Au total, ils emploient environ 7 650 personnes.

Subventions fédérales pour l'exploitation de traversiers

La Politique maritime nationale de 1995 indique que le gouvernement fédéral a pour but d'axer davantage le secteur maritime sur les pratiques commerciales. Cette initiative s'inscrit dans l'objectif gouvernemental de rendre l'ensemble du réseau de transport du Canada plus sensible aux défis commerciaux de l'avenir en réduisant sa participation directe aux services de transport et en permettant au secteur privé de fournir certains de ces services. C'est ainsi que le gouvernement a envisagé divers moyens de réduire les frais et d'accroître l'efficience grâce à de nouvelles pratiques de gestion et d'acquisition de navires, à l'exploitation commerciale des navires et à la rationalisation des services de traversier.

Par exemple, plusieurs services de traversier de Marine Atlantique ont été commercialisés par la conclusion d'accords avec les gouvernements provinciaux ou le secteur privé. De plus, le 1er juin 1997, le service que Marine Atlantique assurait entre Borden (Î.-P.-É.) et Cape Tormentine (N.-B.) a pris fin par suite de l'inauguration du pont de la Confédération. Cette société, qui continuera de fournir les services de traversier garantis par la Constitution entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, aura vu sa subvention tomber de 122 millions $ en 1993 à quelque 28,6 millions en 1999.

Les services de traversier bénéficiant d'un financement fédéral dans le Canada atlantique se limitent maintenant aux services de Marine Atlantique, société d'État fédérale, et de trois exploitants privés : Northumberland Ferries Limited, Bay Ferries Limited et C.T.M.A. Traversier Ltée. Le gouvernement fédéral continuera aussi d'octroyer une subvention annuelle à la province de la Colombie-Britannique pour les services de traversier qui y sont exploités.

INDUSTRIE DES CROISIÈRES

L'industrie canadienne des croisières a continué de croître et de se diversifier en 1999. Les croisières de luxe en Alaska, auxquelles le port de Vancouver sert de base, sont un marché qui a continué de se développer, tout comme le marché des croisières entre le Canada et la Nouvelle-Angleterre. Les exploitants canadiens locaux offrent aussi une multitude de croisières dans des écluses, des ports et des rivières, ainsi que des excursions comme les voyages d'observation des baleines. Il y a même des croisières en bateau à roue arrière qui sont offertes tous les jours sur le Fraser à New Westminster (C.-B.).

En mars 1999, des modifications apportées au Code criminel du Canada sont entrées en vigueur et ont assoupli les restrictions qui s'appliquaient aux jeux de casino à bord des navires de croisière. Les navires de croisière internationale peuvent maintenant exploiter un casino à bord jusqu'à ce qu'ils se trouvent dans un rayon de cinq milles marins d'un port d'escale canadien. Auparavant, ils devaient fermer leur casino dès qu'ils atteignaient les eaux territoriales du Canada.

Des sociétés étrangères dominent le marché des croisières étendues sur les côtes est et ouest du Canada. Il existe deux catégories principales de croisières étendues : la « croisière de luxe », où la capacité de transport est de plus de 150 passagers, et la « mini-croisière », où il y a moins de 150 passagers.

L'Alaska vient au troisième rang des destinations de croisière sur le marché mondial, après les Caraïbes et l'Europe. Le port de Vancouver sert de port d'attache (point d'embarquement ou de débarquement des passagers) à la plupart des paquebots de croisière de luxe qui partent pour l'Alaska. La Passenger Vessel Act des États-Unis interdit aux navires étrangers de transporter des passagers entre des ports américains (c'est-à-dire d'en prendre à bord dans un port américain et de les débarquer dans un autre port américain). Les croisières entre Vancouver et l'Alaska ont ceci de pratique qu'elles peuvent avoir lieu sur une période de sept jours.

Dans l'Est du Canada, des paquebots de croisière de luxe longent régulièrement la côte et pénètrent dans le Saint-Laurent jusqu'à Québec et Montréal. Ils partent aussi de New York à destination de Halifax, de Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. Bon nombre de ces croisières se sont traditionnellement faites pendant la saison des couleurs de l'automne, mais les voyages d'été deviennent populaires. Des mini-croisières sont offertes sur le Saint-Laurent entre Montréal ou Québec et Kingston ou Rochester.

L'Atlantic Canada Cruise Association prévoit des retombées économiques de 18,9 millions $ au total pour les 19 ports des quatre provinces de l'Atlantique en 1999, alors qu'elles se sont élevées à 13,6 millions en 1998. Étant donné la multiplication des escales, l'administration portuaire de Halifax a inauguré une installation réservée aux navires de croisière au début de septembre, et l'administration portuaire de St. John's (T.-N.) a élargi l'entrée du port pour recevoir de plus gros navires. On prévoit aussi d'apporter des améliorations à d'autres ports.

Sur les Grands Lacs, le paquebot de croisière de luxe Columbus, qui y a navigué pour la première fois en 1997, a vu Le Levant, de propriété française, et le Seabourn Pride de Cunard-Seabourn se joindre à lui. Cela indique peut-être une renaissance des croisières sur les Grands Lacs après une interruption de plus de vingt ans.

APERÇU DES PRINCIPAUX SERVICES DE TRAVERSIER ET MODIFICATIONS

Marine Atlantique S.C.C. — *Propriété :* société d'État fédérale
Secteur d'activité : Elle exploite un service de traversier garanti par la Constitution entre North Sydney (N.-É.) et Port aux Basques (T.-N.) à l'année et une liaison saisonnière entre North Sydney et Argentia (T.-N.).
Événements de 1999 : Le gouvernement fédéral a procédé à un grand examen du niveau de service fourni par cette société. Il a constaté qu'elle n'avait pas une capacité suffisante pour faire face à l'augmentation prévue du trafic, notamment pendant la saison. En décembre 1999, le ministre des Transports lui a demandé de négocier l'acquisition d'un navire dans les limites fixées dans son plan d'entreprise 2000-2004 et de lui rendre compte des modes d'acquisition possibles dans les meilleurs délais.

Coastal Transport Ltd.
Secteur d'activité : Cette société exploite un service de traversier pour passagers et véhicules à destination des îles Grand Manan et White Head (N.-B.) en vertu d'un contrat avec la province du Nouveau-Brunswick. Le traversier à destination de l'île Grand Manan part une fois par jour de Blacks Harbour (N.-B.), tandis que le traversier à destination de l'île White Head part plusieurs fois par jour d'Ingalls Head, dans l'île Grand Manan.

Northern Cruiser Ltd. (NCL)
Secteur d'activité : Cette société exploitait un service de traversier pour passagers et véhicules entre Blanc-Sablon (Qc) et St. Barbe (T.-N.) de mai à janvier en vertu d'un contrat avec la province de Terre-Neuve.
Événements de 1999 : La province de Terre-Neuve a lancé un appel d'offres pour l'exploitation de ce service et attribué le contrat à un nouvel exploitant, qui débutera en janvier 2000.

Northumberland Ferries Limited (NFL)
Secteur d'activité : Cette société offre un service saisonnier de traversier pour passagers et véhicules (du 1er mai au 20 décembre) entre Caribou (N.-É.) et Wood Islands (Î.-P.-É.) en vertu d'un contrat avec le gouvernement fédéral.

Bay Ferries Limited
Secteur d'activité : Cette société offre un service de traversier pour passagers et véhicules à l'année entre Saint John (N.-B.) et Digby (N.-É.) et un service saisonnier (du 1er juin à la mi-octobre) entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine) en vertu d'un contrat avec le gouvernement fédéral.

C.T.M.A Traversier Ltée
Secteur d'activité : Cette société offre un service de traversier pour passagers et véhicules subventionné par le gouvernement fédéral entre Cap-aux-Meules, dans les îles de la Madeleine (Qc), et Souris (Î.-P.-É.) pendant la saison libre de glace, du début d'avril à la fin de janvier. C.T.M.A. offre également un service de traversier pour passagers et marchandises de Cap-aux-Meules à Montréal, d'avril à décembre, et de Cap-aux-Meules à Matane, en hiver, en vertu d'un contrat avec la province de Québec.

Ministère des Travaux, des Services et des Transports de Terre-Neuve et du Labrador
Secteur d'activité : Ce ministère offre tous les services de traversier intraprovinciaux et côtiers en vertu d'un contrat avec des exploitants privés. Il est aussi chargé du service côtier du Labrador, qui était fourni auparavant par Marine Atlantique S.C.C.

La Société des traversiers du Québec (STQ)
Secteur d'activité : Subventionnée par le ministère des Transports du Québec, la STQ offre des services de traversier pour passagers et véhicules sur cinq routes intra-provinciales du Saint-Laurent exploitées toute l'année. Elle est également responsable de trois autres services de traversier subventionnés par le gouvernement provincial et exploités par des sociétés privées. Ces services relient Rivière-du-Loup à Saint-Siméon (service exploité par La Traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon Ltée, membre de l'ACOT), Montmagny à l'île aux Grues et Cap-aux-Meules à Île-d'Entrée.

Ministère des Transports du Québec
Secteur d'activité : Ce ministère subventionne un exploitant privé desservant l'île Verte et un service de taxi nautique à Saint-Augustin. Il est aussi chargé d'octroyer des contrats pour le transport d'approvisionnements aux collectivités autochtones du Nord du Québec.

Ministère des Transports de l'Ontario
Secteur d'activité : Ce ministère soutient financièrement quatre services de traversier à l'année dans l'Est de l'Ontario. La province exploite le traversier de Glenora et celui qui relie l'île Wolfe à Kingston, tandis que les services de traversier qui desservent les îles Amherst et Howe sont exploités par les autorités de canton.

Owen Sound Transportation Company (OSTC)
Secteur d'activité : Cette société offre des services de traversier pour passagers et véhicules sur le lac Huron entre Tobermory (Ontario) et South Baymouth, dans l'île Manitoulin, du début de mai à la mi-octobre. Elle gère aussi des services de transport sur le lac Érié entre Leamington/Kingsville et l'île Pelée (Ontario) et Sandusky (Ohio), d'avril à décembre, pour le compte du ministère des Transports de l'Ontario.

Ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba
Type de service : Ce ministère exploite sept traversiers pour passagers et véhicules, trois navires à moteur et quatre transbordeurs à câble.
Secteur d'activité : Il fournit des services sur des lacs et des rivières de la province; il dessert notamment Norway House, Matheson Island et Cross Lake par traversier.

British Columbia Ferry Corporation (BC Ferries) — *Propriété :* société d'État provinciale
Secteur d'activité : Le gouvernement de la Colombie-Britannique reçoit une subvention fédérale pour la fourniture de services de traversier dans les eaux côtières. La société BC Ferries est le plus grand exploitant de traversiers de l'Amérique du Nord; elle est dotée d'une flotte de 40 navires qui desservent 43 gares maritimes et 7 autres lieux sur 26 routes.
Événements de 1999 : Le 6 novembre 1999, la société BC Ferries a mis officiellement en service son second traversier rapide, le PacifiCat Discovery. Ce dernier a commencé à assurer un service régulier en tant que bâtiment tête de série à partir de la baie Horseshoe le 22 novembre 1999. En janvier 2000, un service exclusif de traversier rapide sera offert pour la première fois entre les baies Departure et Horseshoe, les navires classiques n'assurant qu'un service complémentaire pendant les périodes de pointe. Le Discovery a coûté 10 millions $ de moins que le premier PacifiCat, et il a fallu huit mois de moins pour le construire.

Ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique
Secteur d'activité : Ce ministère assure l'exploitation et la maintenance du service de traversier en eaux intérieures de la Colombie-Britannique et passe un contrat avec un exploitant privé pour la fourniture d'un service de remorqueurs et de chalands. Il subventionne aussi un service de traversier privé sur l'un des lacs intérieurs de la province.

INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 1999

RESTRUCTURATION DE L'INDUSTRIE

Le 13 août 1999, le gouvernement fédéral a pris, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, un décret dans lequel il établissait un processus spécial de 90 jours pour faciliter une restructuration ordonnée de l'industrie du transport aérien au Canada. Pendant cette période, toutes les parties désirant discuter des options de restructuration avec les deux grands transporteurs aériens canadiens, soit Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée, étaient exemptées des dispositions sur le complot de la *Loi sur la concurrence*. Le gouvernement a pris cette mesure pour deux raisons : éviter que le réseau national de transport aérien ne soit perturbé par la faible position financière de Canadien International ; et s'assurer que tous les aspects d'intérêt public seront pris en compte lors d'une restructuration majeure de l'industrie du transport aérien.

Le 26 octobre 1999, avant la fin de la période de 90 jours, le ministre des Transports a rendu publique une « Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada ». Ce document expliquait en détail les critères d'intérêt public que le gouvernement fédéral comptait respecter en exigeant des engagements de la part d'un transporteur dominant, en imposant des conditions de restructuration et en adoptant des mesures législatives et réglementaires.

Le ministre avait alors sollicité l'opinion des parlementaires en soumettant le document au Comité permanent des transports de la Chambre des communes et au Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Les deux comités ont publié des rapports avec recommandations au début de décembre 1999.

La politique-cadre accorde une importance fondamentale à la sécurité et à la prestation de services aux voyageurs dans les deux langues officielles. Elle s'articule autour de cinq éléments clés : la propriété et le contrôle canadiens, la concurrence, les prix, le service aux petites collectivités et les droits et préoccupations des employés. Enfin, la politique-cadre prévoit un nouveau processus en trois volets pour l'examen des fusions et des acquisitions dans l'industrie du transport aérien.

Au cours de la période de 90 jours, trois propositions concernant la restructuration de l'industrie ont été soumises par le secteur privé, mais deux d'entre elles ont été retirées en cours de route. À la fin de la période de 90 jours, il ne restait plus que l'offre soumise le 5 novembre 1999 par 853350 Alberta Ltd. (compagnie appartenant en partie à Air Canada) qui se proposait d'acheter toutes les actions ordinaires et les actions ordinaires sans droit de vote de Canadian Airlines Corporation. Le projet d'acquisition a été soumis à l'examen du Bureau de la concurrence et du ministre des Transports.

Le 21 décembre 1999, le ministre a annoncé que le gouvernement était prêt à autoriser l'acquisition de Canadien, sous réserve des engagements pris par Air Canada et 853350 Alberta Ltd. auprès du ministre des Transports et du commissaire de la concurrence.

Si l'acquisition se concrétise, les deux principaux transporteurs canadiens seront sous contrôle commun, même s'ils sont exploités séparément pour un certain temps. Tout indique que, dans un avenir prévisible, les entités contrôlées par des capitaux communs offriraient la plupart des services et transporteraient la vaste majorité des passagers et des marchandises à l'intérieur du Canada, sur le marché Canada/É.-U. et sur d'autres marchés internationaux.

PRINCIPAUX SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

En 1999, les services aériens réguliers ont continué d'être définis en grande partie par les activités des gros exploitants du pays, c'est-à-dire Air Canada et Canadien. Ces transporteurs, en coopération avec leurs filiales et partenaires commerciaux, ont fourni des réseaux concurrentiels de services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Chaque transporteur a fait partie d'une alliance qui, selon le principe du partage des indicatifs de vol[9], permet aux voyageurs d'obtenir un service intégré avec un seul billet, même si plus d'un transporteur de l'alliance fait partie de l'itinéraire. Le tableau 11-12 donne un aperçu des alliances mondiales de sociétés aériennes.

Les gros exploitants de services aériens affrétés au Canada ont continué à dicter les tarifs sur le marché des voyages de longue distance à prix réduit. Dans l'ensemble, l'importance de ces transporteurs, comprenant Air Transat, Canada 3000, Royal Air et SkyService, ne se limite pas à leur part de marché, mais aussi à la capacité supplémentaire qu'ils fournissent et à leur influence sur les tarifs. Les transporteurs fréteurs suivent un calendrier d'exploitation particulier : l'hiver, leurs vols relient les centres canadiens à des « destinations soleil » en Floride, au Mexique et dans les Caraïbes, tandis que l'été, leurs services sont offerts à l'intérieur du Canada et à destination de l'Europe. Ce calendrier correspond aux tendances saisonnières dans le secteur des voyages d'agrément.

9 Selon le principe du partage des indicatifs de vol, une compagnie aérienne peut vendre des sièges à bord d'un vol d'une autre compagnie. Dans le contexte international, une compagnie aérienne peut vendre des services de transport dans le réseau des partenaires avec qui elle partage les indicatifs de vol. En coordonnant leurs stratégies de marketing, les partenaires d'une alliance peuvent également fournir au consommateur un produit combiné incluant à la fois un service d'enregistrement commun, des correspondances mieux coordonnées et le transfert prioritaire des bagages.

TABLEAU 11-12 : ALLIANCES MONDIALES DE SOCIÉTÉS AÉRIENNES, 1999

STAR	*Oneworld*	*Wings*	*Delta/Air France*
Air Canada	Canadian Airlines'	KLM Royal Dutch	Delta Airlines
United Airlines	American Airlines	Airlines	Air France
Lufthansa	British Airways	Northwest Airlines	AeroMexico
Thai Airways	Qantas	Alitalia	
International	Cathay Pacific	Continental Airlines	
VARIG	Iberia	Kenya Airways	
SAS Scandinavian	Finnair	Braathens	
Air System			
Air New Zealand			
Ansett Australia			
All Nippon Airways			
Associées :	*Associées :*	*Associées :*	*Associées :*
Singapore Airlines	Japan Airlines	Air China	Korean Airlines
Asiana Airlines	China Eastern	Japan Air System	TAM
EVA Airways	Airlines	Malaysia Airlines	
Pakistan International	Ansett New Zealand		
Airlines	Air Niugini		
China Airlines	Air Pacific		
China Southern	Philippine Airlines		
Airlines	Aer Lingus		
Mandarin Airlines	SwissAir		
Korean Air	Sabena		
Mexicana [1]	Asiana		
British Midland			
Austrian Airlines			

1 Will leave Oneworld in 2000.

Source: Airline Business and Aviation Daily

Le tableau 11-13 illustre la part de marché relative des exploitants de lignes principales, des transporteurs fréteurs et des principales compagnies aériennes indépendantes sur les marchés intérieurs et internationaux du Canada pour l'été 1999.

TABLEAU 11-13 : PART DE MARCHÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, JUILLET 1999

	Siège-kilomètres moyens journaliers	*(Pourcentage)*				
Marchés intérieurs	*(en milliers)*	*Air Canada et filiales*	*Canadien et filiales*	*Fréteurs*	*West-Jet*	*First Air*
Transcontinental	81 749	52	37	11	-	-
Ouest Canada	26 930	29	43	6	22	-
Est Canada	28 906	64	27	9	-	-
Nord Canada	3 695	18	54	10	-	18
Total	**141 278**	**49**	**37**	**10**	**4**	**-**

	Siège-kilomètres moyens journaliers	*(Pourcentage)*			
International Markets	*(en milliers)*	*Air Canada et filiales*	*Canadien et filiales*	*Transporteurs étrangers*	*Fréteurs*
Transfrontalier	137 635	27	13	54	6
Atlantique	229 489	26	7	34	33
Pacifique	101 735	14	35	51	0
Sud	21 957	22	21	18	39
Total	**490 816**	**24**	**15**	**42**	**19**

Source : Estimations établies par Transports Canada d'après les horaires publiés des compagnies aériennes et les données historiques

WestJet a pris livraison de deux autres B737-200 en 1999, ce qui signifie qu'elle possède maintenant 14 aéronefs. Ces nouveaux appareils lui ont permis d'ajouter trois destinations à son réseau (Grande Prairie, Prince George et Thunder Bay) et d'accroître la fréquence des services sur ses routes existantes. Le tableau 11-14 donne un aperçu du parc d'aéronefs des principaux transporteurs aériens canadiens.

TABLEAU 11-14 : AÉRONEFS DE CERTAINS TRANSPORTEURS CANADIENS POUR LES SERVICES PASSAGERS

Entreprise	*Appareils à fuselage large*	*Appareils à fuselage étroit*	*Appareils à hélices*	*Total*
Air Canada	46	112	0	158
Filiales d'Air Canada	-	-	-	-
Air BC	0	5	15	20
Air Nova	0	5	30	35
Air Ontario	0	0	26	26
Air Transat	15	7	0	22
Canada 3000	3	12	0	15
Lignes aériennes Canadien International	25	57	0	82
Filiales de Canadien	-	-	-	-
Calm Air International	0	0	11	11
Inter-Canadien	-	-	-	-
Canadien Régional	0	29	25	54
Ontario Regional				
Air Georgian				
First Air	0	8	19	27
Kelowna Flightcraft	0	15	9	24
Royal Aviation	4	3	1	8
SkyService	1	3	3	7
WestJet	0	14	0	14
Total	**94**	**270**	**139**	**503**

Source : Base de données sur les parcs aériens BACK/Lundkvist, 31 décembre 1999

Certains transporteurs agissant pour le compte d'exploitants de messageries ont fourni des services tout-cargo, notamment Kelowna Flightcraft, Air Express, All Canada Express et International Charters Canada (ICC). Le tableau 11-15 donne la liste des transporteurs canadiens qui exploitent des services pour des compagnies de messageries américaines.

TABLEAU 11-15 : TRANSPORTEURS CANADIENS ASSURANT DES SERVICES POUR LE COMPTE D'ENTREPRISES DE MESSAGERIES AMÉRICAINES

US Courier	*Canadian Air Carrier*
Airborne	Regency Airlines
	Knighthawk Air Express
	Perimeter
BAX Global	All Canada Express
DHL	All Canada Express
	Western Express Airlines
	Airwave
Emery	First Air
	ICC Canada
TNT	Knighthawk
UPS	Skylink

Source : Transports Canada, Politique aérienne

Le tableau 11-16 donne le nombre d'autorisations détenues au Canada en 1999, ainsi que le nombre de transporteurs américains et étrangers autorisés à exploiter des services réguliers ou affrétés en provenance et à destination du Canada.

TABLEAU 11-16 : LICENCES DE TRANSPORTEURS DÉTENUES AU 31 DÉCEMBRE 1999[1]

	Canadiens				Autre pays	
Type :	*Petits*	*Moyens*	*Gros*	*Tout-cargo*	*É.-U.*	*Autres*
Classification des services						
Intérieurs	851	29	14	28	-	-
Internationaux						
Réguliers	14	29	80	4	62	57
Non-réguliers	410	21	12	23	757	82
Total, Type	1 275	79	106	55	819	139
Total Canadiens	---------- 1 515 ----------					
Total É.-U.					819	
Total autres pays						139

1 Nombre d'autorisations et non pas le nombre de transporteurs (un transporteur peut détenir plusieurs autorisations).

Source : Office des transports du Canada

SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL ET LOCAL

En avril 1999, deux des filiales en propriété exclusive d'Air Canada qui desservent le Canada Atlantique et le Québec — Air Nova et Air Alliance — ont terminé le regroupement de leurs activités, processus qui s'était amorcé à l'automne 1998. Ces transporteurs continuent de fonctionner comme des entités distinctes suivant les principes de gestion d'Air Nova Inc., mais leurs parcs d'aéronefs ont été redéployés pour mieux répondre à la demande locale. Par exemple, Air Alliance, dont les activités se concentrent de plus en plus au Québec, a augmenté ses services aériens.

Inter-Canadien, partenaire commercial indépendant desservant l'Ontario, le Québec et le Canada Atlantique dans le réseau intérieur de Canadien, a suspendu ses services le 29 novembre 1999 en raison de difficultés financières. Le partenaire commercial d'Inter-Canadien, Canadien et sa filiale Canadien Régional, et Air Canada et ses filiales Air Nova, Air Alliance et Air Ontario, ainsi que Air Georgian, ont entrepris d'offrir des services à la majorité des collectivités desservies par Inter-Canadien.

Le tableau 11-17 donne la liste des transporteurs régionaux qui étaient partenaires commerciaux d'Air Canada et de Canadien à la fin de 1999.

TABLEAU 11-17 : AIR CANADA ET CANADIEN PARTENAIRES RÉGIONAUX AVEC VOLS À INDICATIFS MULTIPLES, 31 DÉCEMBRE 1999

Principaux partenaires régionaux	*Autres partenaires*
Air Canada	
Air BC	Air Creebec
Air Ontario	Alberta Citylink
Air Nova	Aviation Québec-Labrador
Northwest Territorial[1]	Central Mountain Air
Canadien	
Air NorTerra[2]	Air Alma
Calm Air	Ontario Regional (Air Georgian)
Canadien Régional	Pacific Coastal Airlines
Inter-Canadien[3]	Region Air
	Air Labrador

1 Propriété de First Air.
2 Exerce son activité sous le nom de Canadian North.
3 A suspendu ses services le 29 novembre 1999

Source : Air Canada, Canadien

Les compagnies aériennes indépendantes (c.-à-d. celles qui ne sont affiliées ni à Air Canada ni à Canadien) hésitent à concurrencer directement les transporteurs régionaux. Il y a donc très peu de chevauchements entre les services des compagnies indépendantes et ceux des réseaux nationaux. Les transporteurs indépendants exercent leur activité principalement dans le nord de Terre-Neuve et dans le nord du Centre et de l'Ouest canadien, mais ils comblent aussi les vides laissés par les filiales régionales. Par exemple, un transporteur indépendant a pris en charge les services à destination de Stephenville (Terre-Neuve), une région auparavant desservie par Inter-Canadien. Récemment, des compagnies aériennes indépendantes (p. ex. Régionair et Air Montréal) ont adopté des stratégies plus agressives pour concurrencer les filiales régionales. Le tableau 11-18 énumère quelques compagnies aériennes indépendantes et donne les principales bases d'exploitation de chacune.

TABLEAU 11-18 : EXPLOITANTS INDÉPENDANTS LOCAUX OFFRANT DES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS, 1er JUILLET 1999

Compagnie aérienne	*Base(s) principale(s)*
Air Creebec	Montreal, Timmins et Val d'Or
Air Inuit	Kuujjuaq
Air Montreal	Montreal et Quebec
Air North	Whitehorse
Air Sask	La Ronge et Saskatoon
Air Tindi	Yellowknife
Aklak Air	Inuvik
Athabaska Airways	Saskatoon et Winnipeg
Baxter Aviation	Vancouver Harbour
Bearskin Airlines	Sudbury et Thunder Bay
Contact Air	Fort McMurray
Harbour Air	Vancouver Harbour
Helijet	Victoria Harbour
K.D. Air	Vancouver
Kenn Borek Air	Iqaluit et Resolute
Keystone Air Service	Winnipeg
Labrador Airways	Goose Bay et St. John's
Nakina Air Service	Thunder Bay
North Vancouver Air	Vancouver
Northwestern Air Lease	Grande Prairie et Yellowknife
North-Wright Airways	Norman Wells et Yellowknife
Pacific Coastal	Vancouver
Pem-Air	Pembroke
Perimeter Airlines	Winnipeg
Provincial Airlines	Goose Bay et St. John's
Regionnair	Sept-Îles
Shuswap Air	Vancouver
Skyward Aviation	Rankin Inlet et Thompson
West Coast Air	Vancouver Harbour

Source : Official Airline Guide

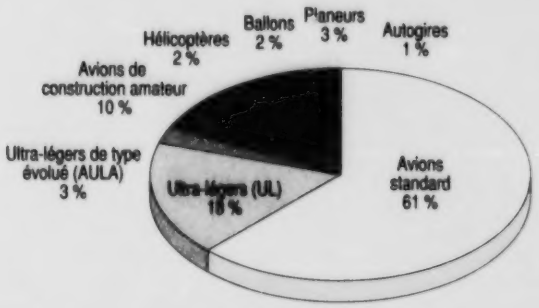
TABLEAU 11-19 : PROFIL DU PARC AÉRIEN DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 1999

Type de avion	*Total d'avions*
Avions standard	13 460
Ultra-légers (UL)	3 784
Ultra-légers de type évolué (AULA)	562
Avions de construction amateur (AB)	2 209
Hélicoptères	387
Ballons[1]	440
Planeurs	596
Autogires[2]	182
Nombre total d'avions privés immatriculés	**21 620**

1 Inclut les dirigeables.
2 Inclut les ornithoptères.

Source : Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens

FIGURE 11-8 : PROFIL DU PARC AÉRIEN DE LOISUR AU 31 DÉCEMBRE 1999



Note: Les dirigeables et les ornithoptères sont inclus avec les catégories ballons et autogires respectivement.

Source : Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens

AVIATION GÉNÉRALE

Le secteur de l'aviation générale[10] englobe toutes les activités aéronautiques du secteur privé, à l'exception des services de transport aérien. Il comprend à la fois l'aviation de loisir et l'aviation d'affaires.

En 1998, les activités d'aviation générale représentaient environ la moitié de tous les mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle, et elles se déroulaient aussi en bonne partie à des aéroports sans tour de contrôle. L'aviation de loisir sous toutes ses formes représente la plus grande part des activités d'aviation générale et constitue un volet important de l'aviation civile au Canada. L'importance de l'aviation de loisir ressort également des faits suivants : elle regroupait en 1998 les deux tiers environ des pilotes canadiens et les trois quarts des aéronefs immatriculés au pays, sans compter qu'elle représentait le plus gros segment de l'aviation civile canadienne. Le tableau 11-19 et la figure 11-8 donne plus de détails sur l'aviation de loisir. Une vue d'ensemble du personnel licencié est présentée aux tableaux 11-20 et 11-21.

10 L'aviation générale n'a pas été définie de façon formelle au Canada. Dès lors pour ce rapport, elle a été définie comme toutes activités non commerciales d'aviation.

TABLEAU 11-20 : VUE D'ENSEMBLE DU PERSONNEL LICENCIÉ EN DÉCEMBRE 1999

	En vigueur	*Délivrées en 1999*	*Hommes*	*Femmes*
Avions				
Pilote privé	27 928	3 193	26 318	1 610
Pilote commercial	9 604	1 352	9 063	541
Pilote de ligne	10 856	597	10 551	305
Total	48 388	5 142	45 932	2 456
Hélicoptères				
Pilote privé	331	37	317	14
Pilote commercial	2 795	242	2 735	60
Pilote de ligne	699	52	688	11
Total	3 825	331	3 740	85
Permits				
Pilote de planeur	5 969	408	5 246	723
Pilote d'autogire	25	5	23	2
Pilote de ballon	266	12	242	24
Pilote d'ultra-Léger	2 600	209	2 523	77
Pilote récréatif	1 019	254	951	68
Total	9 879	888	8 985	894
Autres licences				
Mécanicien navigant	527	14	517	10
Contrôleur aérien	2 034	28	1 887	147
Total	2 561	42	2 404	157
Total des licences	**64 653**	**6 403**	**61 061**	**3 592**

Source : Transports Canada, Sûreté et sécurité

TABLE 11-21 : PROPORTION DU PERSONNEL LICENCIÉ, PAR PROVINCE, DÉCEMBRE 1999

	Nombre de licences	*Pourcentage du total*
Colombie-Britannique	12 408	19,2
Alberta	8 262	12,8
Saskatchewan	2 611	4,0
Manitoba	306	4,7
Ontario	20 753	32,1
Québec	11 036	17,1
Nouvelle-Brunswick	1 046	1,6
Nouveau-Écosse	1 815	2,8
Île-du-Prince-Édouard	178	0,3
Terre-Neuve	1 096	1,7
Yukon	292	0,5
Territoires du Nord-Ouest	402	0,6
Autres	1 701	2,6
Canada	**64 665**	**100,0**

Source : Transports Canada, Sûreté et sécurité

SERVICES AÉRIENS SPÉCIALISÉS

Le secteur des services aériens spécialisés regroupe divers types d'activités aériennes commerciales qui ont un dénominateur commun : elles n'offrent aucun service de transport de passagers ou de marchandises entre deux points. Font partie de ce secteur l'entraînement en vol, le parachutisme, le remorquage de planeurs, la gestion aérienne des feux de forêt et la lutte aérienne contre les feux de forêt, les travaux d'inspection et de construction par aéronef, la photogrammétrie aérienne et les levés aériens, la publicité aérienne, le sondage météorologique, la pulvérisation agricole et l'héliportage. Les services d'aéroglisseur font également partie de cette catégorie. On retrouve quelques grosses compagnies dans ce secteur, par exemple Canadian Helicopters, mais surtout de très petits exploitants desservant des marchés locaux.

AVIATION D'AFFAIRES

Le secteur de l'aviation d'affaires a continué de croître de façon considérable en 1999, si bien que les fabricants ont enregistré une hausse importante au niveau des livraisons et des commandes en attente. Cette croissance s'explique en partie par le phénomène de la « propriété fractionnée », où des particuliers ou des entreprises qui ne feraient pas seuls l'acquisition d'un appareil en partagent un en vendant des unités de temps de vol. L'exploitation en propriété fractionnée est réglementée au Canada comme les services aériens commerciaux.

ANNEXE 11-1

EXPLOITANTS FERROVIAIRES PAR RÉGION, 1999

	C.-B.	*Alb.*	*Sask.*	*Man.*	*Ont.*	*Qc*	*N.-B.*	*N.-É.*	*T.-N.*
Transcontinental	CN CP	CN CP	CN CP	CN CP	CN CP	CN CP	CN CP	CN	
Régional et local	BCOL E&N OKAN SRY	ARI RCW RLW RMN	SRC CTR HBR	CEMR GWWD HBR SMR	AC BCRY[4] GEXR GJR HCRY NAR[4] OCRR OLO ONR ROV RSO OSR STER	CCFG[4] CDAC CFBC CFC CFM CFQG CFRR CFRS CRC MR NCR NV[4] QNSL QSR ROV SLAR	EMR NBS NER	CBNS DVR WHR	QNSL
Dernier transporteur ou transporteur de manœuvre					ETR PCHR	Arnaud			WLR
Chemins de fer américains	BN UP			BN[5]	CSXT NS[4]	CSXT[5]	BAR		
Services voyageurs ou de banlieue	VIA[2] AMTRAK[2] BCR BC TRANSIT	VIA[2]	VIA[2]	VIA[2]	VIA[3] GO	VIA[2] AMTRAK[2] AMT[2]	VIA[2]	VIA[2]	

Note : Un certain nombre d'exploitants de ponts ou de terminaux ne sont pas indiqués ici, de même que des filiales d'autres entreprises. Un nombre d'exploitations de services ferroviaires touristiques, y compris le WPY, le WSJR et le GCRT n'ont pas été inclus. Il est à noter que le RMN exploite aussi un service dans les Territoires du Nord-Ouest.

1 Droits de circulation, aucune exploitation directe au Canada
2 Droits de circulation
3 Droits de circulation et exploitation directe
4 Non-exploitant, propriétaire de voies ferroviaires seulement
5 Avant le 1er juin 1999, Conrail

LÉGENDE

AC	Algoma Central
AMT	Agence Métropolitaine de Transport
ARI	Alberta RailNet Inc.
Arnaud	Arnaud
BAR	Bangor & Aroostock
BCRY	Barrie – Collingwood
BCOL	BC Rail
BN	Burlington Northern
CDAC	Canadian American
CBNS	Cape Breton & Central Nova Scotia
CCFG	Chemin de fer de la Gaspésie
CEMR	Central Manitoba
CFBC	Chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs
CFC	Chemin de fer Charlevoix
CRC	Cartier
CFM	Chemin de fer de la Matapédia
CFQG	Chemin de fer Québec-Gatineau
CFRR	Chemin de fer Rivière-Romaine
CFRS	Chemin de fer Roberval-Saguenay
CSXT	CSX
CTR	Carlton Trail
DVR	Devco
EMR	Eastern Maine
ETR	Essex Terminal
GCRC	Great Canadian Railtours
GEXR	Goderich & Exeter
GJR	Guelph Junction
GWWD	Greater Winnipeg Water District
HBR	Hudson Bay
HCRY	Huron Central
MR	Mirabel Railway
NAR	Nepean & Arnprior
NBS	New Brunswick Southern
NCR	Nipissing Central
NER	New Brunswick East Coast
NS*	Norfolk Southern
NV*	Northern Vermont
OCRR	Ottawa Central
OKAN	Okanagan Valley
OLO	Ontario L'Orignal
ONR	Ontario Northland
OSR	Ontario Southland
PCHR	Port Colborne Harbour
QNSL	Quebec, North Shore & Labrador
QSR	Quebec Southern
RCW	RailLink Central Western
RLW	RailLink Lakeland & Waterways
RMN	RailLink Mackenzie Northern
ROV	RailLink Ottawa Valley
RSO	RailLink Southern Ontario
SLAR	St. Lawrence & Atlantic (Quebec)
SMR	Southern Manitoba
SRC	Southern Rail Co-operative
SRY	Southern Railway of BC
STER	St. Thomas & Eastern
UP	Union Pacific
WLR	Wabush Lake
WSJR	Waterloo St. Jacobs
WHR	Windsor & Hantsport
WPY	White Pass & Yukon

Source : Transports Canada

ANNEXE 11-2

RÉSEAUX IMPORTANTS DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN AU CANADA EN 1999

Réseau de transport en commun	*Ville (Région)*	*Province/Territoire*	*Composition du parc d'autobus*			
			Gros autobus	*Petits autobus*	*Autres autobus*	*Total*
Township Transit Services Inc.	Abbotsford	Colombie-Britannique	25	-	33	58
Kamloops Transit	Kamloops	Colombie-Britannique	40	-	12	52
Kelowna Bus & Transportation Inc.	Kelowna	Colombie-Britannique	38	-	-	38
Nanaimo Regional Transit System	Nanaimo	Colombie-Britannique	33	3	10	46
West Vancouver Municipal Transit	W. Vancouver	Colombie-Britannique	30	-	-	30
Penticton Transit Service Ltd.	Penticton	Colombie-Britannique	20	12	-	32
Powell River Transit	Powell River	Colombie-Britannique	8	-	-	8
BC Transit	69 Transit Systems	Colombie-Britannique	493	188	6	687
Calgary Transit Division	Calgary	Alberta	619	21	26	666
Edmonton Transit System	Edmonton	Alberta	611	55	196	862
G.P. Transit	Grande Prairie	Alberta	10	-	-	10
Medicine Hat Transit	Medicine Hat	Alberta	10	10	-	20
Saint Albert Transit	Saint Albert	Alberta	34	2	-	36
Strathcona Public Transit	Strathcona	Alberta	34	7	-	41
Moose Jaw Transit System	Moose Jaw	Saskatchewan	9	5	-	14
Regina Transit System	Regina	Saskatchewan	100	-	16	116
Saskatoon Transit Services	Saskatoon	Saskatchewan	108	-		108
Brandon Transit	Brandon	Manitoba	19	3	-	22
Winnipeg Transit System	Winnipeg	Manitoba	535	-	-	535
Barrie Transit	Barrie	Ontario	21	5	-	26
City of Belleville Transit	Belleville	Ontario	15	-	1	16
Brampton Transit	Brampton	Ontario	101	-	-	101
Corporation of the City of Brantford	Brantford	Ontario	24	2	-	26
Burlington Transit	Burlington	Ontario	34	23	-	57
Cambridge Transit	Cambridge	Ontario	25	-	-	25
Cornwall Transit	Cornwall	Ontario	28	25	-	53
Guelph Transit	Guelph	Ontario	36	4	2	42
Kingston Transit	Kingston	Ontario	33	-	-	33
Kitchener Transit	Kitchener	Ontario	105	-	-	105
London Transit Commission	London	Ontario	170	14	-	184
Markham Transit	Markham	Ontario	58	128	-	186
Mississauga Transit	Mississauga	Ontario	298	-	-	298
Newmarket Transit	Newmarket	Ontario	13	3	-	16
Niagara Transit	Niagara	Ontario	-	-	-	0
Orillia City Transit	Orillia	Ontario	7	-	-	7
Oshawa Transit Commission	Oshawa	Ontario	50	-	-	50
OC Transpo	Ottawa-Carleton	Ontario	820	8	2	830
Owen Sound Transit	Owen Sound	Ontario	6	-	-	6
Peterborough Transit	Peterborough	Ontario	32	-	-	32
Pickering Transit	Pickering	Ontario	23	5	-	28
Sarnia Transit	Sarnia	Ontario	23	9	-	32
Sault Sainte Marie Transit	Sault Sainte Marie	Ontario	[illegible]	10	-	34
Stratford Transit	Stratford	Ontario	14	3	-	17
Sudbury Transit	Sudbury	Ontario	43	-	-	43
Thunder Bay Transit	Thunder Bay	Ontario	49	-	-	49
Timmins Transit	Timmins	Ontario	20	7	-	27
Go Transit	Metro Toronto	Ontario	218	-	-	218
Toronto Transit Commission	Metro Toronto	Ontario	1 511	140	-	1 651
Vaughan Transit	Vaughan	Ontario	20	3	4	27
Welland Transit	Welland	Ontario	13	2	1	16
Transit Windsor	Windsor	Ontario	85	3		88
Woodstock Transit	Woodstock	Ontario	13	2	1	16
Corporation intermunicipale de transport du Saguenay	Saguenay	Québec	-	-	-	0
Société de transport de l'Outaouais	Outaouais	Québec	178	-	-	178
Société de transport de la Ville de Laval	Laval	Québec	225	-	-	225
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	Rive-Sud Montréal	Québec	315	-	-	315
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	Montréal mét.	Québec	1 690	81	-	1 771
Société de transport de la Communauté urbaine de Québec	Québec mét.	Québec	531	4	-	535
Corporation métropolitaine de transport Sherbrooke	Sherbrooke mét.	Québec	69	-	-	69
Corporation intermunicipale de transport des Forges	Trois-Rivières mét.	Québec	40	-	-	40
Fredericton Transit Department	Fredericton	Nouveau-Brunswick	24	-	2	26
Codiac Transit	Moncton	Nouveau-Brunswick	24	-	-	24
Saint John Transit Commission	Saint John	Nouveau-Brunswick	45	-	2	47
Halifax Regional Municipality Metro Transit	Halifax mét.	Nouvelle-Écosse	158	15	2	175
Kings Transit Authority	Kentville	Nouvelle-Écosse	4	-	-	4
Transit Cape Breton Regional Transit Authority	Cape Breton	Nouvelle-Écosse	18	4	-	22
Whitehorse Transit	Whitehorse	Yukon	14	-	2	16

Source : Répertoire de l'industrie du transport par autocar/autobus, 2000

TRANSPORT DES MARCHANDISES 12

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont de plus en plus importants dans le domaine des transports, et en particulier pour le camionnage des marchandises. Une importante étude des STI s'est terminée en 1999.

Le présent chapitre fait état du transport des marchandises dans une perspective modale, compte tenu des déplacements intérieurs et, si possible, internationaux. Cette méthode laisse entrevoir l'utilisation relative de chaque mode de transport.

Le présent chapitre examine également le trafic marchandises par groupe de produits. Tant dans le cas du transport ferroviaire que dans celui du camionnage, il indique le nombre de tonnes-kilomètres, ce qui permet de mesurer concrètement ces transports permettant d'évaluer les tendances dudit trafic. Il tient compte de deux volets importants de ce dernier : le volume et la distance.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Les activités canadiennes du CN et de CPR ont connu un fléchissement en 1998. Le rendement du CN a été de 154 milliards de tonnes-kilomètres payantes, comparativement à 161 milliards en 1997. Quand au nombre de tonnes-kilomètres payantes de CPR, il a chuté de 2,6 %, à 115 milliards. Les transporteurs de catégorie II, d'autre part, ont connu de concert une augmentation de rendement évaluée à 6 %, avec 29,9 milliards de tonnes-kilomètres payantes en 1998.

Comme nous l'avons vu au chapitre 10, les chemins de fer de catégorie I comprennent en général le CN et CPR, ainsi que VIA Rail Canada. Les chemins de fer de catégorie II sont ceux qui sont qualifiés tantôt de régionaux, tantôt de secondaires.

Le CN et le CPR ont tous deux signalé un rendement accru de leur réseaux respectifs (activités canadiennes et américaines) en 1999, par rapport à 1998. Le nombre de tonnes-kilomètres payantes du CN a atteint 210 milliards, en hausse sur les 202 milliards de 1998 (y compris le rendement de l'Illinois Central). Le CPR a fait état de 146 milliards de tonnes-kilomètres payantes, quantité en hausse sur les 140 milliards de 1998.

Le niveau de trafic des activités canadiennes en 1999 devrait être comparable à celui de 1998. En 1999, ce rendement estimatif est de 152 milliards de tonnes-kilomètres payantes dans le cas du CN, et de 114 milliards dans celui du CPR (à la lumière des trois quarts des données sur ces activités, et de la totalité des données du réseau).

TRAFIC FERROVIAIRE – COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

En 1997 et 1998, les importations ferroviaires en provenance des États-Unis ont augmenté de 4,6 %, alors que les exportations ferroviaires vers les États-Unis ont grimpé de 5,2 %.

EXPORTATIONS

Les exportations ont atteint 56,1 millions de tonnes en 1998, en hausse sur les 53,4 millions de tonnes de 1997. Comme le montre le tableau 12-1, tous les secteurs producteurs de biens, sauf les secteurs de l'automobile et des produits chimiques, ont connu des flux d'exportation accrus. Près de la moitié de cette croissance a eu lieu dans le secteur des produits forestiers, où le trafic en direction des États-Unis a grimpé de 1,4 million de tonnes. À lui seul, le Nouveau-Brunswick a presque doublé ses exportations de produits forestiers, qui ont atteint 1,1 million de tonnes. D'autres fortes augmentations ont eu lieu en Alberta (charbon et produits forestiers), en Colombie-Britannique (grain), en Nouvelle-Écosse (produits forestiers), en Ontario (ciment, GPL, essence et autres carburants, ainsi que produits forestiers), au Québec (produits chimiques) et en Saskatchewan (potasse).

La part des exportations détenue par chaque province en 1998 est restée à peu près la même qu'en 1997. L'Ontario a représenté 29 % du nombre de tonnes expédiées par chemin de fer, alors que l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Québec et la Saskatchewan en ont constitué chacun entre 15 % et 19 %. Quant à la valeur, les parts des exportations n'ont pas changé elles non plus : à cet égard, l'Ontario a exporté 63 % des marchandises, suivi du Québec avec 15 %, et de la Colombie-Britannique avec 8 %.

TABLEAU 12-1 : CROISSANCE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS FERROVIAIRES PAR PRODUIT, EN 1997 ET 1998

	Exportations		*Importations*	
	Tonnage de 1998	*Croissance en pourcentage par rapport à 1997*	*Tonnage de 1998*	*Croissance en pourcentage par rapport à 1997*
Grain	4 012 169	1,5	655 504	25,0
Autres produits agricoles et alimentaires	1 419 602	13,5	1 570 532	(0,3)
Produits Automobiles	1 941 663	(7,8)	1 291 267	(8,7)
Produits chimiques	8 891 801	(0,7)	4 317 926	7,5
Charbon	464 894	40,3	178 306	19,0
Engrais	8 266 833	1,7	81 098	10,8
Produits forestiers	19 618 328	7,7	1 196 339	(0,6)
Produits fabriqués	1 408 283	16,6	2 445 992	(5,7)
Produits métalliques	3 193 770	6,1	1 176 594	(18,4)
Produits miniers	3 684 789	9,8	1 811 163	39,7
Produits pétroliers	3 209 724	13,0	713 437	50,6
Total	**56 131 856**	**5,2**	**15 438 158**	**4,6**

Source : Statistique Canada, Division du commerce international

En 1998, les exportations ferroviaires en provenance de l'Alberta ont diminué d'à peine plus de 1 %, et les exportations rapportées de Terre-Neuve (surtout des produits miniers et du minerai de fer) ont chuté de plus de 70 %. La Colombie-Britannique, le Québec et la Saskatchewan ont connu une faible croissance de leurs exportations, tandis que celles en provenance de l'Ontario et du Manitoba ont augmenté d'à peu près 9 %. Les hausses les plus significatives ont été celles dans les provinces des Maritimes. Le Nouveau Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont respectivement exporté 75, 91 et 133 % plus en 1998 que l'année précédente. Dans chacune de ces trois provinces, les produits forestiers ont été la source principale de la hausse des exportations.

IMPORTATIONS

Les importations ferroviaires ont atteint 15,4 millions de tonnes en 1998, en hausse sur les 14,8 millions de tonnes de 1997. Le tableau 12-1 montre que les importations de produits agricoles et alimentaires (autres que le grain), ainsi que de produits forestiers, ont diminué légèrement en 1998. Les secteurs de l'automobile, des métaux et des produits fabriqués ont connu une baisse plus marquée de leurs importations.

Des importations accrues ont été consignées en 1997 et 1998 dans le cas des produits chimiques (matières plastiques et produits du caoutchouc), des minerais et des produits miniers (surtout la pierre et la pierre à chaux), le grain, ainsi que de l'essence et des autres carburants. L'augmentation de 50 % des importations de produits pétroliers résulte des quantités acheminées vers l'Ontario en provenance du nord-est des États-Unis.

Conformément aux données sur les importations, qui indiquent les provinces où s'effectue le dédouanement, la part de l'Ontario du trafic d'importation a diminué de 53 % en 1997 à 48 % en 1998. La part du Québec a été assez stable, soit tout juste inférieure à 15 %, alors que celle de la Colombie-Britannique a presque doublé, pour atteindre 12,5 %.

En ce qui a trait à la valeur, la part des importations est généralement restée inchangée en 1998, sauf qu'il y a eu un déplacement de 3 % de l'Ontario (69 % du total des importations) vers l'Alberta. À l'exception du Québec et de l'Alberta, où la valeur des importations a été respectivement de 12 et 8 %, toutes les provinces ont enregistré une part constante de moins de 5 %.

Parmi toutes les provinces, c'est la Colombie-Britannique qui a montré la plus forte augmentation des importations ferroviaires, avec 75 % plus de tonnes de marchandises importées (dédouanées) en 1998 qu'en 1997 (surtout de la pierre et de la pierre à chaux). L'Alberta, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et le Québec ont vu pour leur part leurs importations grimper d'environ 10 % ou plus. Mais l'Ontario, la Saskatchewan et la Nouvelle-Écosse ont consigné une baisse de leurs importations, d'environ 5 %, 24 % et 27 % respectivement.

TRAFIC FERROVIAIRE – COMMERCE OUTRE-MER

Chaque année, une part importante du trafic ferroviaire consiste en des expéditions à destination et en provenance de certains ports. En 1998, ce trafic a représenté environ 115 millions de tonnes de marchandises expédiées par chemin de fer.

EXPORTATIONS FERROVIAIRES ET MARITIMES

En 1998 également, les chemins de fer de catégorie I ont transporté 72,1 millions de tonnes de marchandises vers des installations portuaires canadiennes, en vue de leur exportation. Environ 79 % de ces envois étaient composés de produits en vrac, notamment du charbon (33 millions de tonnes), du grain (20 millions de tonnes), de la potasse (4,3 millions de tonnes) et du soufre (2,7 millions de tonnes). Les marchandises mixtes expédiées en unités intermodales (4,5 millions de tonnes) et les produits forestiers (2,2 millions de tonnes) en ont pour leur part représenté 9,3 %. Sur toutes les marchandises transportées aux ports maritimes, 1,8 million de tonnes provenaient des États-Unis, et 95 % d'entre elles étaient transportées en unités intermodales.

Outre ces exportations ferroviaires et maritimes, les chemins de fer du Labrador et du Québec qui transportent du minerai de fer en ont acheminé environ 34 millions de tonnes aux points d'exportation du Saint-Laurent.

IMPORTATIONS FERROVIAIRES ET MARITIMES

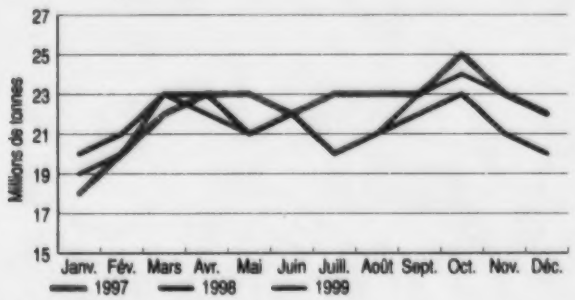
Les chemins de fer de catégorie I ont transporté en 1998 environ 7,1 millions de tonnes de marchandises vers l'intérieur, à partir de ports canadiens. Quelque 5,2 millions de tonnes de produits mixtes en unités intermodales, de même qu'une quantité de 1,1 million de tonnes de roche phosphatée, ont contribué pour 89 % du poids total de ces expéditions. Quant au tonnage intermodal, environ 36 % a été acheminé vers des destinations situées aux États-Unis, alors que

l'Ontario et le Québec en ont reçu respectivement 2,1 millions et 0,8 million de tonnes. Les expéditions de roche phosphatée, qui provenaient entièrement du Port de Vancouver, ont été envoyées à des points de destination de l'Alberta.

TRAFIC FERROVIAIRE - SECTEURS PRIMAIRES

Le trafic ferroviaire classé par secteurs primaires, notamment le grain, les engrais, les minerais et les produits miniers, le charbon, les produits forestiers, les produits industriels et les produits intermodaux, a constitué en 1999 97 % de l'ensemble du trafic ferroviaire. Dans les trois premiers groupes de produits, le trafic a diminué par rapport à ce qu'il était en 1998, tandis que dans les quatre autres groupes (surtout celui du charbon et celui des produits intermodaux), il a augmenté. Au total, le trafic a grimpé à 260 millions de tonnes en 1979, en hausse sur les 257 millions de tonnes de 1998. La figure 12-1 montre les chargements ferroviaires mensuels totaux de 1997 à 1999.

FIGURE 12-1 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS TOTAUX, 1997 - 1999



Source : Statistique Canada, cat. 52-222; Transports Canada

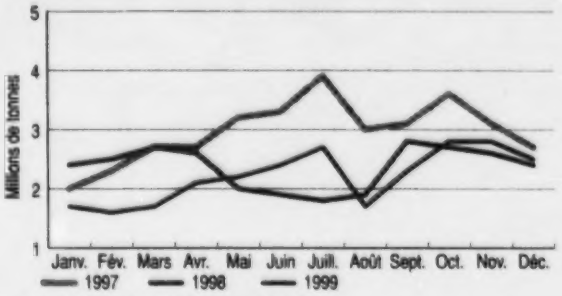
GRAIN

En 1999, vu la surabondance continue de grain sur les marchés mondiaux, le trafic céréalier a été inférieur d'environ 6 % à ce qu'il était en 1998. La quantité annuelle transportée a totalisé 26,5 millions de tonnes, en baisse sur les 28 millions de tonnes de 1998. La figure 12-2 montre trois années de chargements de grain, notamment la récolte exceptionnelle de 1997.

PRODUITS FORESTIERS

Le secteur du transport des produits forestiers a connu une bonne année en 1999, car les quantités acheminées ont dépassé d'environ 7,5 % celles de 1998. Cette augmentation a résulté d'une hausse de 14 % du trafic des produits forestiers transformés, qui a atteint 22,5 millions de tonnes. Les transports de produits forestiers non transformés sont restés les mêmes, soit 16,6 millions de tonnes. Au total, les produits forestiers ont compté en 1999 pour 15 % de l'ensemble du trafic ferroviaire.

FIGURE 12-2 : CHARGEMENTS FERROVIAIRES MENSUELS DE GRAIN, 1997 - 1999



Source : Statistique Canada, cat. 52-222; Transports Canada

MINERAIS ET PRODUITS MINIERS

Le minerai de fer a constitué 58 % du secteur des minerais et des produits miniers en 1999, mais les expéditions ont diminué de 17 % par rapport à celles de 1998, à 32,3 millions de tonnes, ce qui n'a représenté que 12 % de l'ensemble du trafic, comparativement à 15 % en 1998 également. La faiblesse des marchés mondiaux de l'acier, et les décisions prises par les aciéristes de diminuer leurs stocks, ont peut-être contribué au fléchissement de la demande de minerai de fer canadien.

Les transports d'autres minerais et produits miniers ont atteint 22,9 millions de tonnes en 1999, ce qui représente une hausse légère sur les 21,5 millions de tonnes expédiées en 1998. Parmi ces produits, le gypse a été le plus fréquemment transporté, avec 5,1 millions de tonnes acheminées par chemin de fer, soit une augmentation de 53 %. L'alumine, la bauxite et les autres minerais d'aluminium ont contribué pour 5,2 millions de tonnes chargées et acheminées, un total en hausse de 13 % sur celui de 1998 également.

ENGRAIS ET MATÉRIEL DE FERTILISATION

En 1999, l'ensemble de ce secteur a généré moins de trafic qu'en 1998, mais il a maintenu sa part de 10 % du trafic ferroviaire. Le transport de la potasse a diminué de 0,5 million de tonnes cette année-là, à cause d'une production moindre et de bas prix céréaliers, qui ont nui aux ventes. Quant aux expéditions de soufre et d'autres engrais, elles ont grimpé de 5 %, à 12,5 millions de tonnes.

Les importations de roche phosphatée vers l'Alberta, en passant par Vancouver, ont diminué en 1999, vu qu'un gisement a été découvert près de Kapuskasing (Ontario). Il n'y a eu aucun chargement de roche phosphatée avant le mois d'août. Près de 94 000 tonnes ont été acheminées pendant la dernière partie de l'année, comparativement à 1,1 million de tonnes en 1998.

CHARBON

Après les minerais dans leur ensemble, les produits du charbon ont représenté la plus grande partie du trafic ferroviaire en 1999, soit 16,6 % du total. Le transport du

CONSULTATIONS AUPRÈS DES PARTIS SUR LA RESTRUCTURATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT DU GRAIN

À l'hiver de 1996-1997, la logistique et des conditions climatiques sévères ont entraîné une défaillance importante du système canadien de manutention et de transport du grain. Ces problèmes du système ont généré des pertes pour les producteurs de grain et amené une plainte à l'attention de l'Office des transports du Canada sur la performance ferroviaire.

En réponse à ces préoccupations, le Ministre des Transports a convié une réunion des principaux intervenants de l'industrie en juillet 1997. Il a été convenu alors de faire une revue complète du système de manutention et de transport du grain. En décembre 1997, l'honorable Willard Z. Estey, (c.c., c.r.), était nommé pour diriger cet examen et recommander des changements au système.

Après un examen ayant pris une année, le juge Estey a soumis son rapport renfermant 15 recommandations, résumé dans le rapport annuel de 1998 de Transports Canada. Le rapport du juge Estey représente un plan pour un système de manutention et de transport du grain moins réglementé, plus imputable et plus concurrentiel, avec un équilibre entre les intérêts commerciaux et les considérations de protection de l'intérêt public lorsque nécessaire.

Dans un énoncé de politique en mai 1999, le ministre des transports a annoncé que le gouvernement fédéral était d'accord avec la vision du juge Estey pour le système. Au même moment, le ministre nommait M. Arthur Kroeger afin qu'il cherche un consensus chez les principaux participants au système quant aux changements nécessaires pour mettre en place le cadre de la réforme proposée par le juge Estay.

Un comité-conseil fait de 14 groupes d'intervenants a géré le processus, tandis que 3 groupes de travail — taux et recettes, relations commerciales, et concurrence et mesures de protection — ont vu aux aspects techniques de la mise en application de chacune des recommendations. Un consensus a été atteint sur un certain nombre de questions; cependant, sur certains sujets importants, il a été impossible de rallier les vues divergentes. Ce qui suit est un sommaire des conclusions du rapport.

- Sur le plafond législatif des tarifs ferroviaires de marchandises pour le transport du grain, un consensus a été atteint sur plusieurs modalités techniques liées au plafond de recettes mais pas sur son niveau initial ou sur la façon de tenir compte des futurs gains de productivité. Le comité conseil a conclu que les modalités du tarif devraient :
  - être délimitées entre les expéditeurs et les chemins de fer;
  - être liées aux besoins;
  - être reliées à la distance, avec des exceptions reconnaissant et encourageant l'efficiénce;
  - différer selon les différences de service;
  - être transparentes et non discriminatoires; sans empêcher l'utilisation des contrats confidentiels; et
  - permettre des escomptes saisonnières et spécifiques à la marchandise. Il a aussi conclu qu'il y a un besoin pour des mesures pour voir aux préoccupations des expéditeurs captifs.
- Sur les questions de la concurrence ferroviaire et les mesures de protection, un nombre d'options ont été développées pour être soumises au gouvernement. Ces dernières comprenaient :
  - la mise en œuvre d'un plan d'accès ouvert;
  - une interconnexion améliorée et des prix de ligne concurrentiels plus efficaces; et
  - un processus d'arbitrage avec système à deux niveaux de résolutions, un processus simple de 30 jours avec un arbitre pour les disputes jusqu'à 750 000 $ et un processus de 60 jours avec un à trois arbitres pour des disputes plus importantes.
- En ce qui a trait au processus d'abandon de lignes ferroviaires dans l'Ouest, le processus qui suit a été proposé : une période d'avis de 12 mois, une période de 60 jours pour annoncer une vente suivie d'une période de négociation allant jusqu'à 6 mois et, si elle n'est pas fructueuse, retour aux procédures actuelles sous la *Loi sur les transports au Canada*. Les intervenants ont aussi suggéré que la compagnie ferroviaire abandonnant une ligne dans une municipalité devrait débourser une somme à la municipalité pour s'ajuster. Les négociations pour les transferts de lignes entre un chemin de fer et des groupes communautaires de ligne d'intérêt local devraient pouvoir se tenir en tout temps. Pour favoriser le transfert de lignes d'embranchement, les suggestions des intervenants ont porté sur plusieurs facteurs :
  - la préparation d'un ensemble complet de directives par Transports Canada à partir de consultations pour favoriser les négociations;
  - l'établissement de la valeur nette d'indemnité de la ligne au début du processus de transfert pour accélérer les négociations;
  - un processus de médiation par un tiers; et
  - un droit de recours lorsqu'un chemin de fer ne négocie pas de bonne foi.
- Pour les wagons des producteurs, le besoin de maintenir les dispositions législatives actuelles a été largement accepté, et des conclusions satisfaisantes ont été obtenues face à un nombre de questions techniques liées à l'accès aux wagons des producteurs dans un système de contrats commerciaux.
- Les intervenants ont proposé deux modèles pour modifier la chaîne logistique, chacun accordant une plus grande place aux forces du marché.
  1. Sous un des modèles, la Commission canadienne du blé (CCB) négocie directement avec les chemins de fer et les terminaux la question de capacité (y compris volume, service et prix), et signe des ententes cadres avec les compagnies de grain qui comprennent des mesures incitatives spécifiques ou des pénalités liées à la performance. Les soumissions, les adjudications de performance ou les signatures de contrat par les producteurs sont ensuite utilisées pour adjuger l'allocation des ventes entre les compagnies de grain pour satisfaire les besoins de la CCB. Sous ce modèle, l'allocation des wagons aux régions géographiques spécifiques est faite par la CCB. La capacité des terminaux et les ententes d'allocation des wagons sont liées aux ventes de la CCB. Les questions soulevées sous ce modèle ont porté sur l'imputabilité.
  2. L'autre modèle, tiré des recommandations du juge Estey, suppose l'existence d'un environnement ferroviaire compétitif comme mesures de protection. Pour déterminer les besoins globaux de capacité et assigner la responsabilité pour approvisionner le grain nécessaire par la CCB aux compagnies de grain, qui à leur tour doivent contacter les chemins de fer pour leurs services, les partis proposent une réunion annuelle au début de la saison agricole. Les compagnies de grain utilisent des prix incitatifs pour avoir le grain des producteurs. Les questions soulevées par ce modèle ont porté sur les besoins de la CCB pour déterminer la capacité ferroviaire et des terminaux pour permettre des ventes en toute confiance.
- Finalement, le rapport a recommandé qu'un examen et un partage des gains de productivité soient faits après que les changements liés à la réforme auront été mis en place.

charbon et du coke s'est accru de 10.5 %, pour atteindre 43,3 millions de tonnes en 1999.

PRODUITS INDUSTRIELS

Les automobiles et leurs pièces, les produits pétroliers raffinés, les produits chimiques et les métaux continuent de représenter une proportion croissante du trafic ferroviaire au Canada, soit 14,8 % du total en 1999.

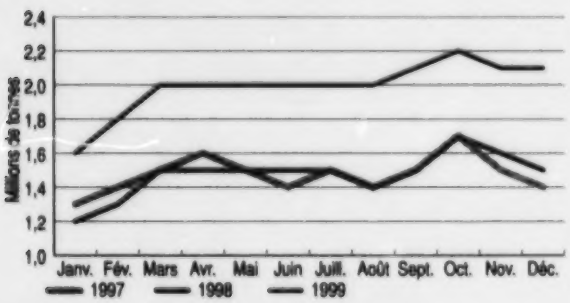
Les produits automobiles ont compté pour seulement 13 % du secteur des produits industriels; mais ce sous-secteur a connu la plus forte augmentation du trafic, avec 1999 transports ayant totalisé 4,9 millions de tonnes, soit une augmentation de 38 % par rapport au total de 1998. Les quantités de métaux ferreux et non ferreux acheminées ont grimpé de près de 3 %, à 9,2 millions de tonnes. Quant au trafic de pétrole et de produits chimiques, il a diminué de près de 4 et 6 %, étant tombé à 10,9 et 13,5 millions de tonnes respectivement.

TRANSPORT INTERMODAL

Après avoir connu une croissance médiocre en 1998, le transport intermodal a fait un bond de 35 % en 1999. Les quantités transportées par conteneur sur wagon plat ont grimpé à 22,1 millions de tonnes, soit 36 % de plus que l'année précédente. Quant aux quantités transportées par remorque sur wagon plat, après avoir diminué de 28 % en 1998, elles ont monté de 16 %, à 1,6 million de tonnes. Dans ce secteur, la part de l'ensemble du trafic est passée de 6,9 % en 1998 à 9,1 % en 1999.

La figure 12-3 montre les chargements mensuels ayant fait l'objet du trafic intermodal entre 1997 et 1999.

FIGURE 12-3 : CHANGEMENTS FERROVIAIRES INTERMODAUX, 1997 – 1999



Source : Statistique Canada, cat. 52-222; Transports Canada

CAMIONNAGE

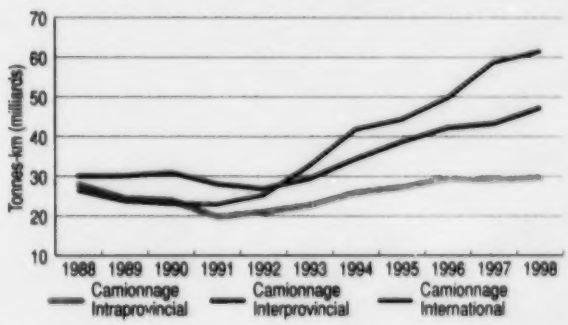
LE TRAFIC INTÉRIEUR PAR RAPPORT AU TRAFIC INTERNATIONAL

Depuis 1991, le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par les transporteurs pour compte d'autrui n'a pas cessé de diminuer tant sur le marché intérieur que sur les marchés internationaux. Sur le marché intérieur, le nombre de tonnes-kilomètres est passé de 47,7 à 76,7 milliards de 1991 à 1998, soit une augmentation annuelle moyenne de 7,0 %. Sur le plan international, il a grimpé de 22,9 à 61,4 milliards, soit une croissance annuelle moyenne de 15,1 % pendant la même période.

À la lumière de ces augmentations, l'importance relative des marchés intérieur et internationaux dans l'ensemble des activités des entreprises de camionnage pour compte d'autrui a changé au cours de la dernière décennie. Depuis 1991, la part intérieure du total des tonnes-kilomètres a baissé de 15 %, ce qui s'est traduit par une augmentation correspondante de la part internationale de ce total.

La figure 12-4 montre la croissance du trafic annuel du camionnage en tonnes-kilomètres entre 1988 et 1998.

FIGURE 12-4 : CROISSANCE ANNUELLE DU CAMIONNAGE EN TONNES-KILOMÈTRES, 1988 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 52-222; Transports Canada

Le tableau 12-2 montre le trafic du camionnage pour compte d'autrui par secteur et par province en 1998. L'Ontario a été à l'origine de la plus grande partie du camionnage intérieur et international, avec 51,3 milliards de tonnes-kilomètres, ou 37,1 % du total.

Le tableau 12-3 montre le trafic sud-nord et nord-sud entre les régions des États-Unis et les provinces canadiennes en 1998. Les livraisons en direction et en provenance des États du centre des États-Unis ont représenté la plus grande partie de ce trafic, soit 22,1 milliards de tonnes-kilomètres ou 36,0 % du total.

TABLEAU 12-2 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SECTEUR ET PAR PROVINCE, 1998

(Millions de tonne-kilomètres)

	Intra-provinciaux	*Inter-provinciaux*	*Inter-nationaux*	*Total*	*Part (%)*
Ontario	10 826	14 496	25 934	51 256	37,1
Québec	6 022	8 260	14 447	28 729	20,8
Alberta	4 933	7 241	7 079	19 253	13,9
Manitoba, Saskatchewan et territoires	2 146	8 800	5 007	15 953	11,6
Colombie-Britannique	4 133	5 026	5 000	14 159	10,3
Maritimes	1 557	3 253	3 929	8 739	6,3
Total :	**29 617**	**47 077**	**61 396**	**138 090**	**100,0**

Notes : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués;
transporteurs pour compte d'autrui des catégories I et II domiciliés au Canada.
« Internationaux » comprend les exportations et les importations; « Interprovinciaux » indique les chargements;
« Territoires » comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Source : Statistique Canada, totalisation spéciale

TABLEAU 12-3 : CAMIONNAGES INTERNATIONAUX POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GRAND COURANT DE CIRCULATION ET PAR PROVINCE, 1998

(Millions de tonne-kilomètres)

Province	*Région des É.-U.*[1]	*Transports nord-sud «Exportations»*	*Mouvements sud-nord «Importations»*	*Total*	*Part (%)*
Ontario	Centre	6 942	4 647	11 589	18,9
Ontario	Sud	3 487	3 351	6 838	11,1
Prairies	Centre	3 132	2 958	6 091	9,9
Québec	Centre	2 794	1 605	4 400	7,2
Québec	Sud	2 546	1 732	4 278	7,0
Québec	Nord-est	2 847	1 410	4 257	6,9
Ontario	Nord-est	2 351	1 640	3 991	6,5
Ontario	Ouest	1 571	1 851	3 422	5,6
Colombie-Britannique	Ouest	1 860	1 329	3 188	5,2
Sous-total		27 530	20 523	48 053	78,3
Autres transports		8 036	5 307	13 343	21,7
Total		**35 567**	**25 830**	**61 396**	**100,0**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués;
transporteurs pour compte d'autrui des catégories I et II domiciliés au Canada;
1 « Nord-est » comprend les États de la Nouvelle-Angleterre et du Centre du littoral de l'Atlantique;
« Centre » comprend les États en bordure des Grands Lacs et d'autres États du Centre comme le Dakota du Nord et le Dakota du Sud, le Nebraska, l'Iowa, le Kansas et le Missouri;
« Ouest » comprend les États du Pacifique et des Rocheuses américaines.

Source : Transports Canada, adaptation à partir de la totalisation spéciale de Statistique Canada.

TRAFIC DU CAMIONNAGE PAR PRODUIT DE BASE

En ce qui a trait aux recettes découlant du camionnage, les marchandises diverses (les produits fabriqués primaires et les demi-produits) ont contribué en 1998 pour une part importante de ces derniers. Dans ce groupe de produits, le trafic du camionnage intérieur a donné des recettes de près de 2,7 milliards de dollars, soit 41,5 % du total des recettes intérieures. Quant au camionnage international, il a généré environ 2,2 milliards de dollars, ou 46 % du total des recettes internationales. À la lumière de la somme du camionnage intérieur et du camionnage international, les produits alimentaires se sont classés ensuite, ayant rapporté environ 1,8 milliard $, ou 16,2 % du total, et les produits forestiers ont suivi avec 1,6 milliard $, ou 14,3 % du total. Pris ensemble, ces trois types de produits ont représenté en 1998 près des trois quarts des recettes des entrepreneurs en camionnage.

L'APPLICATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS ET L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

Étant donné l'accent accru mis sur les systèmes de transport intelligents (STI), Transports Canada a amorcé une étude pour évaluer les meilleures pratiques et les applications de pointe actuellement en usage dans l'industrie des transports routiers. On trouvera ci-après un résumé de cette étude, qui s'est terminée en 1999.

On peut définir les STI comme l'application de technologies avancées du traitement de l'information, des communications, de la télédétection et de contrôle pour améliorer la façon dont les systèmes de transport terrestre sont conçus, construits, gérés et exploités.

Ces technologies sont actuellement considérées par l'industrie des transports routiers comme un moyen d'accroître la sécurité et l'efficacité des transports de marchandises, et de promouvoir la concurrence. L'application des STI a en outre été instaurée pour atténuer les problèmes relatifs à la congestion accrue de la circulation, au lieu d'effectuer des dépenses en capital pour étendre l'infrastructure routière existante.

Obstacles possibles au déploiement des technologies relatives aux STI

Même si les transporteurs savent que les technologies relatives aux STI peuvent les aider à exercer leur activité, il y a un certain nombre d'obstacles au déploiement accru de ces systèmes :

- **Le coût de l'investissement dans la technologie** — Comme les changements technologiques rapides rendent rapidement les produits désuets, ceux-ci doivent être vendus à des prix assez élevés pour couvrir les frais de mise au point, ce qui dissuade bon nombre de transporteurs de les adopter.
- **Le manque de connaissance des STI** — Le manque de connaissance des STI nuit également à l'investissement, et le Canada n'a pas actuellement les programmes d'information qui pourraient l'aider à sensibiliser davantage les transporteurs.
- **La nécessité de protéger les renseignements personnels** — Les sociétés de camionnage craignent que leurs renseignements commerciaux privés et confidentiels soient mal protégés.
- **Le commerce** — Les fournisseurs de technologies des STI sont soucieux de protéger leurs droits de propriété intellectuelle, ainsi que leur part du marché.
- **La résistance au changement** — Les travailleurs estiment souvent que l'automatisation équivaut à d'éventuelles pertes d'emplois, de sorte qu'ils ne veulent pas modifier la façon dont ils font leur travail.
- **La normalisation** — Le manque de normalisation et la propriété exclusive de certaines des technologies et certains des produits ont fait qu'il est difficile pour l'industrie, sinon impossible, de coordonner ces systèmes avec les dispositifs de bord. En outre, la politique et les stratégies d'exploitation sont souvent élaborées avec un minimum de consultation, ce qui entraîne la multiplicité des exigences.

Utilisations actuelles de la technologie des STI au Canada

L'adoption de la technologie des STI est très répandue dans l'industrie canadienne du camionnage. Mais elle se limite en général aux grosses sociétés qui exploitent un parc de 100 camions ou plus. Le catalyseur de son utilisation est la concurrence, en particulier pour les transporteurs dont les activités ont une portée nord-américaine. De plus, l'adoption de la technologie des STI améliore la productivité et la fiche de sécurité de ces derniers, en leur donnant un avantage concurrentiel sur les marchés. Il existe plusieurs types d'application des STI dans l'industrie canadienne du camionnage :

L'APPLICATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS ET L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE (Continued)

- **Le système d'information informatisé** — Un fort pourcentage de transporteurs canadiens ont recours à un système informatisé de gestion de l'information pour gérer leurs activités.
- **Le système embarqué de contrôle du conducteur** — Il s'agit d'un ordinateur de bord avec interface série d'ordinateur personnel utilisée pour transférer des données à l'ordinateur de gestion du parc afin d'évaluer le rendement du conducteur et du véhicule.
- **Le repérage par satellite** — Il s'agit d'un dispositif de bord qui envoie un signal périodique au satellite. Le satellite de communications localise ensuite approximativement le véhicule, en transmettant ce renseignement au logiciel de repérage du bureau de répartition.
- **Le système de positionnement global (GPS)** — Grâce au GPS, le récepteur de bord du véhicule triangule sa position en se fondant sur les signaux reçus de trois satellites émetteurs GPS ou plus. L'ordinateur de bord indique alors au répartiteur l'endroit où se trouve le véhicule, grâce au satellite de communications ou par d'autres moyens. Le GPS sert également à retracer les remorques. Il peut par ailleurs contrôler en temps réel des fonctions comme l'ouverture des portes ou la température du chargement.
- **Le téléavertisseur numérique** — Le texte des messages peut être envoyé directement au conducteur au moyen du système par satellite ou du réseau cellulaire.

Débouchés pour les STI dans l'industrie canadienne des transports routiers

La mise en oeuvre à l'échelle nationale des technologies relatives aux STI exige la ferme détermination de tous les paliers de gouvernement et de l'industrie du camionnage, ainsi qu'une collaboration étroite entre le secteur public et le secteur privé. À la lumière de l'expérience acquise et des succès remportés par les projets-pilotes, le déploiement des STI s'est répandu en Amérique du Nord et il peut être accru et amélioré de façon à englober d'autres perfectionnements futurs dans l'industrie canadienne des transports routiers.

- **Les postes CVO (exploitation des véhicules commerciaux) routiers** — Le nombre de postes de pesage assurant le contournement électronique pourrait être accru. Le nombre de camions à équiper d'un transpondeur pour le péage électronique, le contournement des postes de pesée et le dédouanement électronique augmentera sans doute énormément au cours des prochaines années.
- **La gestion du parc de véhicules commerciaux** — L'utilisation de l'ordinateur de bord pourrait être étendue au téléchargement vers l'amont de la fiche d'acheminement du conducteur, de la liste des clients, des renseignements sur le facturage, etc. Les technologies utilisées pour le repérage des véhicules et les communications avec ces derniers pourraient permettre la transmission de messages de détresse « Mayday » dans les situations d'urgence.
- **L'information du conducteur en cours de route** — Les transpondeurs pourraient assurer l'interface avec d'autres dispositifs de bord pour afficher des renseignements à l'intention du conducteur, par exemple sur les conditions météorologiques, les incidents de la circulation, la signalisation routière, etc.
- **Le contrôle de sécurité à bord** — Des systèmes de sécurité pourraient contrôler la sécurité des véhicules (c.-à-d. vérifier les freins, les feux, les pneus, la pression d'air, la vitesse, la direction et le circuit électrique), celle du conducteur (c.-à-d. vérifier les heures de service, la vigilance), et celle du chargement (c.-à-d. vérifier s'il existe un danger relatif à la charge du véhicule).
- **Les processus administratifs touchant les véhicules commerciaux** — Les transporteurs pourraient saisir électroniquement des données sur le kilométrage ou le millage et sur le carburant acheté, ainsi que les données par province (et État) sur les trajets et les véhicules, notamment sur les permis de conduire, l'immatriculation, le permis d'exploitation, le crédit-bail (les contrats de location), l'assurance, les autres permis, le kilométrage ou le millage et la déclaration de la taxe sur les carburants, les fiches de sécurité, les vérifications et les titres de compétence.
- **Le guidage de parcours** — Dans quelques années, le système de navigation de bord faisant appel au GPS sera optionnel pour la plupart des camions, et il indiquera l'emplacement du véhicule tout en assurant le mappage, le tracé d'itinéraire et le guidage de parcours.
- **L'intervention en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses** — Des transpondeurs pourraient permettre de suivre l'acheminement des marchandises dangereuses et de fournir des renseignements sur le trafic du camionnage pour améliorer l'intervention en cas d'incident.

Conclusions

Les exploitants de véhicules commerciaux et leurs organismes divers s'intéressent tous au déploiement des STI. Mais ils doivent surmonter un certain nombre d'obstacles pour obtenir le succès escompté. Du point de vue de ces transporteurs routiers, les obstacles peuvent être atténués grâce aux mesures suivantes :

- **L'éducation** — Accroître la sensibilisation aux avantages des technologies relatives aux STI en faisant la promotion de celles-ci grâce aux associations de camionnage et à la Société STI du Canada, aux campagnes d'information gouvernementales ciblées (grâce à l'immatriculation des véhicules et au renouvellement des permis de camionnage, aux postes d'inspection routiers, aux postes frontière, etc.).
- **La réglementation** — Établir des lignes directrices pour protéger les renseignements personnels et la propriété intellectuelle.
- **L'architecture nationale des STI** — Élaborer une architecture nationale des STI pour intégrer diverses applications aux véhicules commerciaux, compatible avec l'architecture des États-Unis, mais compte tenu des besoins exclusifs au Canada.
- **La participation du secteur public et du secteur privé** — Promouvoir la coopération et la participation de tous les secteurs pour mieux équilibrer les investissements et stimuler davantage le marché.
- **Les normes harmonisées** — Élaborer des normes nord-américaines et réaliser l'interopérabilité véritable.

Le tableau 12-4 indique les recettes découlant du camionnage pour compte d'autrui en 1998, par groupe de produits important.

TABLEAU 12-4 : RECETTES DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE PRODUITS, 1998

Produits	Camionnage intérieur (millions $)	(%)	Camionnage international (millions $)	(%)	Total général (millions $)	(%)
Marchandises diverses	2 657,1	41,5	2 243,1	46,3	4 900,2	43,6
Produits alimentaires	1 186,5	18,5	633,2	13,1	1 819,6	16,2
Produits forestiers	871,2	13,6	735,4	15,2	1 606,6	14,3
Produits automobiles	350,5	5,5	561,3	11,6	911,8	8,1
Acier et alliages	395,8	6,2	359,7	7,4	755,4	6,7
Produits chimiques	368,3	5,8	220,3	4,5	588,5	5,2
Produits pétroliers	343,6	5,4	42,0	0,9	385,6	3,4
Minéraux non métalliques	205,4	3,2	44,9	0,9	250,3	2,2
Métaux et minerais	22,9	0,4	7,3	0,1	30,2	0,3
Recettes totales	**6 401,2**	**100,0**	**4 847,2**	**100,0**	**11 248,4**	**100,0**

Source : Transports Canada, Statistique Canada, totalisation spéciale découlant de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, origine et destination des marchandises.

Au chapitre du volume de trafic mesuré en tonnes-kilomètres, les marchandises diverses ont représenté 26,4 milliards de tonnes-kilomètres sur le plan intérieur, soit 34,5 % du total, et 24,3 milliards de tonnes-kilomètres vers les États-Unis et le Mexique, soit 39,5 % de l'ensemble du trafic international. Une fois combinées, ces marchandises ont contribué pour près de 37 % du total de tonnes-kilomètres en 1998.

Dans l'ensemble, les marchandises diverses, les produits alimentaires et les produits forestiers ont compté en 1998 pour près de 75 % du total des tonnes-kilomètres des entrepreneurs en camionnage. Le tableau 12-5 indique le volume du camionnage pour compte d'autrui en 1998, par groupe de produits important.

TABLEAU 12-5 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE PRODUITS, 1998

(Million tonnes-kilomètres)

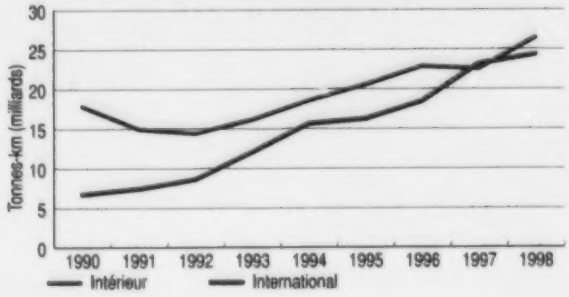
Produits	*Intérieur* Total	%	*International* Total	%	*Total général* Total	%
Marchandises diverses	26 430,2	34,5	24 270,4	39,5	50 700,7	36,7
Produits alimentaires	15 063,6	19,6	9 983,9	16,3	25 047,4	18,1
Produits forestiers	14 116,1	18,4	13 552,2	22,1	27 668,3	20,0
Produits automobiles	1 441,5	1,9	4 380,4	7,1	5 821,9	4,2
Acier et alliages	6 301,3	8,2	5 044,1	8,2	11 345,5	8,2
Produits chimiques	4 177,1	5,4	2 515,4	4,1	6 692,5	4,8
Produits pétroliers	5 418,5	7,1	633,2	1,0	6 051,7	4,4
Minéraux non métalliques	3 220,4	4,2	889,0	1,4	4 109,4	3,0
Métaux et minerais	525,0	0,7	127,7	0,2	652,7	0,5
Tonnes-kilomètres totales	**76 693,7**	**100,0**	**61 396,4**	**100,0**	**138 090,1**	**100,0**

Source : Transports Canada, Statistique Canada, totalisation spéciale découlant de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, origine et destination des marchandises.

Deux grands secteurs ont été à l'origine de la croissance des activités de camionnage : le secteur des marchandises diverses, où les quantités intérieures l'ont non seulement emporté sur les quantités transfrontalières en ce qui a trait au nombre de tonnes-kilomètres, mais ont aussi provoqué la plus grande partie de la croissance du trafic-marchandises; le secteur des produits alimentaires, qui a connu une croissance sensible tant du camionnage intérieur que transfrontalier.

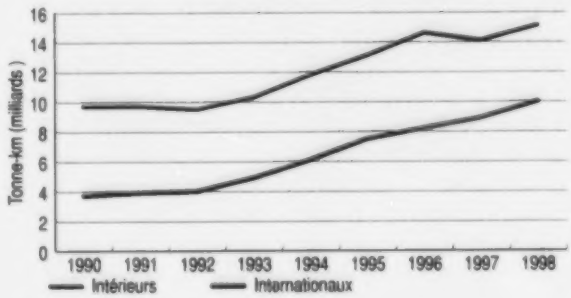
Les figures 12-5 et 12-6 comparent le trafic du camionnage intérieur pour compte d'autrui à son équivalent international dans le cas de ces deux groupes de marchandises importants, de 1990 à 1998.

FIGURE 12-5 : CAMIONNAGE INTÉRIEUR POUR COMPTE D'AUTRUI DE MARCHANDISES DIVERSES PAR RAPPORT À SON ÉQUIVALENT INTERNATIONAL, 1990 – 1998



Source : Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada

FIGURE 12-6 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI INTÉRIEUR DE PRODUITS ALIMENTAIRES PAR RAPPORT À LEURS ÉQUIVALENTS INTERNATIONAUX, 1990 – 1998



Source : Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada

PARC DE CAMIONS

Les camions lourds de catégorie 8 comprennent ceux dont le poids brut est de 15 000 kilogrammes ou plus. En 1999, 262 226 camions de catégorie 8 étaient immatriculés dans l'ensemble du pays. Il faut ajouter à ce chiffre 386 804 « véhicules lourds, », qui comprennent les véhicules utilisés pour ramasser et livrer des marchandises, et dont le poids est supérieur à 10 000 kilogrammes. Trois provinces, c'est-à-dire l'Ontario, le Québec et l'Alberta, ont représenté 74 % de tous les camions de catégorie 8 immatriculés au Canada en 1999, et 63 % du total des véhicules lourds immatriculés.

TABLEAU 12-6 : CAMIONS DE CATÉGORIE 8 ET VÉHICULES LOURDS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999

	Véhicules lourds	*Camions classe 8*	*Total*	*% de tous véhicules immatriculés*	*Total véhicules immatriculés*
Terre-Neuve	4 056	2 873	6 929	2,8	248 520
Île-du-Prince-Édouard	2 094	2 515	4 609	6,1	75 260
Nouvelle-Écosse	9 453	6 838	16 291	3,1	517 298
Nouveau-Brunswick	9 417	4 520	13 937	3,2	438 232
Québec	57 909	32 770	90 679	2,3	3 951 026
Ontario	77 325	98 608	175 933	2,8	6 374 185
Manitoba	9 889	11 053	20 942	3,5	590 866
Saskatchewan	47 481	22 149	69 630	10,1	689 448
Alberta	109 683	61 907	171 590	6,3	2 061 250
Colombie-Britannique	57 415	17 286	74 701	3,3	2 268 585
Yukon	1 316	925	2 241	9,0	24 962
Territoires du Nord-Ouest	504	682	1 186	6,5	18 147
Nunavut	262	101	363	14,6	2 479
Total	**386 804**	**262 226**	**649 030**	**3,8**	**17 260 258**

Source : Compilations spéciales de Statistique Canada pour l'enquête canadienne sur les véhicules à partir des fichiers d'immatriculation fournis par les provinces et les territoires

VENTES DE CAMIONS

En 1999, 30 984 nouveaux camions de catégorie 8 ont été vendus au Canada, ce qui a constitué un nouveau record dans le cas de ces véhicules. Les nouveaux camions ainsi achetés correspondent à une demande accumulée par suite du report du remplacement du parc au cours de la récession de 1990 à 1992, ainsi qu'à la forte croissance de la demande de services de camionnage depuis 1993. Le tableau 12-7 comprend les ventes de camions de catégorie 8 par province, de 1997 à 1999.

TABLEAU 12-7 : VENTES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE, 1997 à 1999

	1997 ventes	*% du total*	*1998 ventes*	*% du total*	*1999 ventes*	*% du total*
Terre-Neuve	157	0,6	129	0,4	150	0,5
Île-du-Prince-Édouard	32	0,1	46	0,2	45	0,1
Nouvelle-Écosse	474	1,7	560	1,9	632	2,0
Nouveau-Brunswick	1 130	4,2	1 282	4,4	1 437	4,6
Québec	5 255	19,3	5 682	19,5	6 782	21,9
Ontario	9 783	35,9	11 947	41,1	13 124	42,4
Manitoba	1 491	5,5	1 615	5,6	1 674	5,4
Saskatchewan	1 315	4,8	1 168	4,0	1 107	3,6
Alberta	5 185	19,0	4 402	15,1	3 814	12,3
Colombie-Britannique	2 401	8,8	2 265	7,8	2 219	7,2
Canada	**27 223**	**100,0**	**29 096**	**100,0**	**30 984**	**100,0**

Source : Société des fabricants de véhicules du Canada

Les ventes de camions de catégorie 8 ont été supérieures de 6,5 % en 1999 par rapport à 1998. Un certain nombre de facteurs favorables aux ventes de camions lourds, qui étaient indiqués en 1998 — production manufacturière élevée, taux d'intérêt relativement propices, taux d'inflation sous contrôle, dépenses accrues des consommateurs — existaient également en 1999, et ils indiquaient tous une forte demande de camionnage.

Lorsqu'au cours d'une année donnée, les ventes canadiennes de camions de catégorie 8 se rapportent au nombre de camions immatriculés de ladite catégorie, cela donne une idée de l'importance du taux de remplacement des camions (Tableau 12-8). Les taux de remplacement varient d'une région à l'autre, situation à analyser au niveau local pour déterminer si elle indique un taux de remplacement approprié ou inopportun. Dans l'ensemble du Canada, plus de 11 % des camions de catégorie 8 immatriculés qui étaient exploités en 1999 étaient des camions neufs.

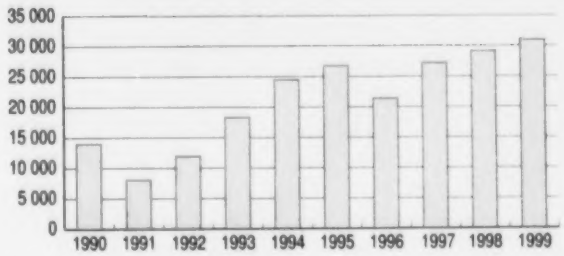
TABLEAU 12-8 : REMPLACEMENT DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999

	Ventes classe 8	*Classe 8 immatriculés*	*Ventes/ immatriculation (%)*
Terre-Neuve	150	2 873	5,2
Île-du-Prince-Édouard	45	2 515	1,8
Nouvelle-Écosse	632	6 838	9,2
Nouveau-Brunswick	1 437	4 520	31,8
Québec	6 782	32 770	20,7
Ontario	13 124	98 608	13,3
Manitoba	1 674	11 053	15,1
Saskatchewan	1 107	22 149	5,0
Alberta	3 814	61 907	6,2
Colombie-Britannique	2 219	17 286	12,8
Total	**30 984**	**260 519**	**11,9**

Source : Compilations spéciales de Statistique Canada pour l'enquête canadienne sur les véhicules à partir des fichiers d'immatriculation fournis par les provinces et les territoires; Société des fabricants de véhicules du Canada

La figure 12-7 montre les ventes annuelles de camions de catégorie 8 au Canada entre 1990 et 1999.

FIGURE 12-7 : VENTES ANNUELLES DE CAMIONS DE CATÉGORIE 8 AU CANADA, 1990 – 1999



Source : Société des fabricants de véhicules du Canada

TRANSPORT MARITIME

Le trafic maritime au Canada comprend trois composantes : les flux intérieurs,[1] le trafic transfrontalier avec les États-Unis et les « autres » flux internationaux (trafic hauturier et outre-mer).[2] Le trafic maritime de marchandises a totalisé 327,9 millions de tonnes[3] en 1998, soit 0,5 de moins qu'en

1 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien; le flux ne tient compte du volume de trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements aux ports, pour lesquels dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptés deux fois.

2 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

3 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné aux ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptés deux fois)

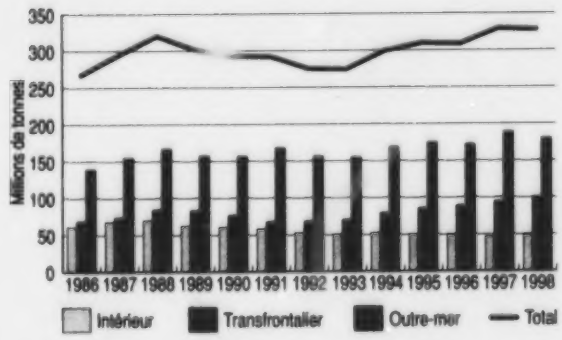
1997. Le trafic intérieur, aussi appelé cabotage, a représenté 48,3 millions de tonnes, soit une diminution de 3,4 % par rapport aux 48,3 millions de tonnes transportés en 1997. Les navires battant pavillon canadien ont transporté 47,3 millions de tonnes, ou 98 % de ce total, ce qui signifie qu'en 1998, les navires battant pavillon étranger n'ont compté que pour 2,0 % des activités de transport maritime intérieur au Canada.

Le trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis a totalisé 100,1 millions de tonnes, une augmentation de 6,2 % sur les volumes de 1997. Les navires battant pavillon canadien ont été également actifs dans le trafic transfrontalier, transportant 56,4 millions de tonnes, soit 56,3 % du trafic total. Le trafic outre-mer a diminué de 5,0 % en 1998, pour s'établir à 179,5 millions de tonnes. Les navires battant pavillon canadien n'ont constitué que 0,2 % de ce trafic. L'accroissement des volumes de cargaisons en provenance des ports asiatiques n'a compensé qu'en partie la baisse des expéditions de vrac à destination de ces ports attribuable à la crise financière asiatique.

De 1988 à 1998, les flux maritimes totaux ont varié d'une année à l'autre, mais présentaient une tendance globale légèrement à la hausse. Les flux intérieurs ont diminué par rapport au niveau record de 70 millions de tonnes connu en 1988, passant à 48,3 millions de tonnes en 1998, soit une réduction de 31 %.[4] Le trafic transfrontalier (Canada-États-Unis) en 1998 a dépassé de près de 6 % le maximum précédent enregistré en 1997. Depuis 1988, les tonnages transfrontaliers ont augmenté de 19 %. Le trafic outre-mer (l'autre trafic international) a connu une croissance de 8 % entre 1988 et 1998. Cette dernière années, les volumes outre-mer ont été en baisse de 8 % par rapport à 1997.

La figure 12-8 et le tableau 12-9 présentent les statistiques de trafic maritime du Canada, par secteur, de 1986 à 1998.

FIGURE 12-8 : FLUX DE TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 1986 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 54-205

LOI SUR LE CABOTAGE

La *Loi sur le cabotage* de 1992 limite aux navires canadiens le transport de marchandises et de passagers, de même que toutes les activités de transport maritime commercial dans les eaux canadiennes. Elle étend également cette limitation au plateau continental du Canada dans le cas des activités relatives à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles non biotiques. Elle permet l'octroi de permis temporaires aux navires immatriculés à l'étranger mais naviguant dans les eaux intérieures, lorsque aucun navire canadien n'est disponible ou en mesure d'assurer un service donné.

Les bureaux régionaux de douane de l'Agence des douanes et du revenu du Canada sont chargés d'administrer et de percevoir les droits exigés pour l'obtention d'un permis de cabotage. Payés tous les mois, ces droits équivalent à 1/120e de 25 % de la juste valeur marchande déclarée du navire étranger, lorsque celui-ci effectue du cabotage. La seule exception à cette règle (qui est entrée en vigueur en janvier 1998 par suite de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis), c'est qu'aucun droit n'est exigible dans le cas des navires immatriculés aux États-Unis.

L'Office des transports du Canada détermine si oui ou non un navire immatriculé au Canada et pour lequel les droits ont été acquittés est disponible pour assurer un service donné, alors que le ministre des Transports reste chargé d'appliquer la Loi.

TABLEAU 12-9 : STATISTIQUES DE TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 1986 – 1998

(Millions de tonnes)

	Flux intérieurs	*Transfrontalier*	*Outre-mer*	*Flux total*	*Total manutentionné*
1986	60,5	68,2	138,4	267,1	327,6
1987	67,6	73,2	153,8	294,6	362,2
1988	70,0	83,8	166,2	320,0	390,0
1989	62,0	82,7	156,7	301,4	363,4
1990	60,4	76,2	156,1	292,7	353,1
1991	57,9	67,0	167,2	292,1	350,0
1992	52,3	67,9	155,3	275,5	327,8
1993	50,4	69,9	154,2	274,5	324,9
1994	52,2	78,8	168,1	299,1	351,3
1995	50,4	85,2	174,5	310,1	360,5
1996	48,8	88,5	171,4	308,7	357,5
1997	46,7	94,3	188,4	329,4	376,1
1998	48,3	100,1	179,5	327,9	376,2

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

Le tableau 12-10 montre la proportion de navires battant pavillon canadien dans le trafic maritime au Canada en 1998.

TABLEAU 12-10 : PART DES NAVIRES CANADIENS DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 1998

(Millions de tonnes)

Échanges maritimes du Canada	*Pavillon canadien*	*%*	*Pavillon américain*	*%*	*Pavillon étranger*	*%*	*Trafic total*
Intérieurs	47,3	98,0	0,1	0,2	0,9	1,8	48,3
Canada / É.-U.	56,4	56,3	7,9	7,9	35,8	35,8	100,1
Hauturiers	0,4	0,2	0,5	0,3	178,6	99,5	179,5
Total	**104,1**	**31,7**	**8,5**	**2,6**	**215,3**	**65,7**	**327,9**

Source : Statistique Canada et Transports Canada

4 Cette diminution s'explique surtout par le fait que le trafic du grain s'est déplacé de Thunder Bay vers les ports de la côte Ouest.

TRAFIC MARCHANDISES INTÉRIEUR

Les marchandises intérieures sont chargées et déchargées à des ports canadiens et par conséquent traitées deux fois dans le réseau portuaire. Après être descendu à un niveau sans précédent l'année dernière, le volume de marchandises intérieures a effectué une remontée, augmentant de 3,4 % pour atteindre 96,6 millions de tonnes. La hausse des expéditions de minerai de fer, de pétrole brut et de mazout a contrebalancé la baisse importante des expéditions de blé. Le volume de marchandises intérieures diminue toujours depuis le record de 1988, année où les ports ont manutentionné 139,9 millions de tonnes. Ce déclin résulte en partie d'un changement d'orientation en matière de commerce international au Canada. Dans les années 1980, de nombreux produits, comme le grain, étaient acheminés à titre de marchandises via le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, puis transbordés dans les ports de l'Est du Canada avant d'être expédiés outre-mer. Ces produits sont de plus en plus transportés par train vers les ports de l'Ouest canadien pour être expédiés outre-mer.

Les données préliminaires pour le tonnage intérieur manutentionné pendant les deux premiers trimestres de 1999 indiquent une augmentation de 8 % par rapport à la même période en 1998, soit un passage de 18,4 millions de tonnes à 19,9 millions de tonnes.

Le tableau 12-11 montre les flux de trafic maritime intérieur par région en 1998.

TABLEAU 12-11 : FLUX MARITIMES INTÉRIEURS PAR RÉGION DU CANADA, 1998

(Milliers de tonnes)

Région d'origine (chargements)	*– Région de destination (déchargements) – Atlantique*	*Saint-Laurent*	*Grand Lacs*	*Pacifique*	*Toutes régions*
Atlantique	4 410	2 882	332	30	7 654
Saint Laurent	1 046	6 308	6 542	0	13 896
Grand Lacs	229	5 538	8 657	0	14 424
Pacifique	3	0	0	12 314	12 317
Toutes les régions	**5 688**	**14 728**	**15 531**	**12 344**	**48 291**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

Le trafic intérieur se concentre surtout dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, dont les ports ont manutentionné 58,6 millions de tonnes (chargements et déchargements) en 1998, c'est-à-dire 60,7 % du tonnage intérieur total. La région du Pacifique se classe en deuxième, avec 24,7 millions de tonnes, soit 25,5 % du total. Toutes les marchandises intérieures manutentionnées par les ports du Pacifique sont restées dans cette région. En 1998, les ports de la côte du Pacifique ont manutentionné 0,6 millions de tonnes marchandises de plus qu'en 1997. Les ports de la région de l'Atlantique ont manutentionné 13,3 millions de tonnes de marchandises intérieures en 1998, soit 21 % de plus qu'en 1997. Cette augmentation est attribuable aux envois de pétrole brut, qui résultent de la première année complète de production du champ pétrolifère des Grands Bancs.

Les volumes accrus de produits pétroliers (26,5 %) et de minerai de fer (22,2 %) ont grandement contribué à l'augmentation du trafic intérieur au Canada. La baisse des expéditions de grain a cependant fait chuter de 32 % les volumes de marchandises, qui sont descendus à 5,2 millions de tonnes en 1998.

Pour l'ensemble du pays, les principaux produits manutentionnés sur le réseau intérieur en 1998 étaient les suivants :

- minerai de fer et concentrés (14,0 millions de tonnes, 22,2 % de plus qu'en 1997)
- bois à pâte et copeaux de bois (12,4 millions de tonnes, une hausse de 4,3 %)
- mazout (9,7 millions de tonnes, en hausse de 9,5 %)
- pierre et calcaire (9,3 millions de tonnes, en hausse de 2,7 %)
- blé (9,0 millions de tonnes, une réduction de 36,6 %).

Ces cinq produits ont représenté 56,3 % de tout le tonnage intérieur manutentionné aux ports canadiens en 1998.

En 1998, tout juste un peu plus de 2 % du trafic maritime intérieur du Canada était assuré par des navires battant pavillon étranger, soit moins que le taux de 2,6 % consigné en 1997. Ces navires représentent depuis toujours moins de 2 % de l'ensemble du trafic intérieur. En 1999, Revenu Canada a reçu 117 demandes de permis de cabotage, alors qu'il en avait eu 99 en 1998. Il a acquiescé à 108 d'entre elles, le plus souvent dans le cas de navires battant pavillon américain, et ensuite dans celui de navires battant pavillon panaméen.

En 1999, un grand nombre de demandes de permis de cabotage avaient trait de nouveau à la mise en valeur des ressources pétrolières et gazières : le transport des produits en provenance des champs d'exploitation pétrolière Hibernia et Cahasset, ainsi que les activités relatives à l'exploration et à la mise en valeur des champs de gaz naturel de l'île de Sable. Cette année-là, 17 permis ont été accordés à des navires de recherches sismiques exerçant leur activité surtout sur la côte Est.

Le tableau 12-12 montre tant le nombre réel de tonnes transportées par les navires immatriculés à l'étranger ayant circulé dans les eaux canadiennes entre 1988 et 1998, que le pourcentage représenté par ce tonnage.

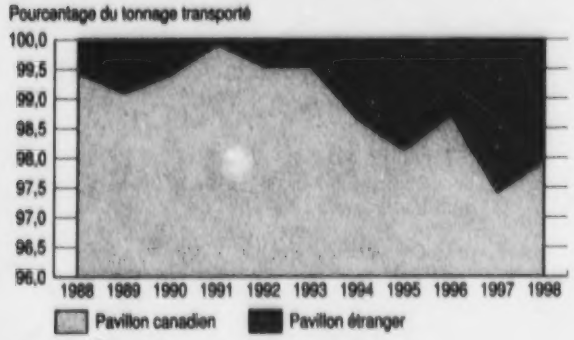
TABLEAU 12-12 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉE PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER ET EFFECTUANT DU CABOTAGE AU CANADA, 1988 – 1998

Année	*Pavillon canadien*	*%*	*Pavillon étranger*	*%*	*Total*
1988	69 584 300	99,44	389 200	0,56	69 973 500
1989	61 455 700	99,10	560 100	0,90	62 015 800
1990	60 005 700	99,41	354 300	0,59	60 360 000
1991	57 862 300	99,92	48 400	0,08	57 910 700
1992	52 021 600	99,54	240 200	0,46	52 261 800
1993	49 744 300	99,54	231 300	0,46	49 975 600
1994	51 474 100	98,65	703 800	1,35	52 177 900
1995	49 552 400	98,13	945 400	1,87	50 497 800
1996	48 377 762	98,73	623 384	1,27	49 001 146
1997	45 431 820	97,41	1 208 017	2,59	46 639 837
1998	47 301 104	97,93	998 994	2,07	48 300 098

Source : Transports Canada, à partir des données fournies par Statistique Canada

La figure 12-9 indique le pourcentage de l'ensemble des marchandises transporté par des navires immatriculés à l'étranger et naviguant dans des eaux canadiennes, de 1988 à 1998.

FIGURE 12-9 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉE PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER ET EFFECTUANT DU CABOTAGE AU CANADA, 1988 – 1998



Source : Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada

TRAFIC-MARCHANDISES INTERNATIONAL

Les 279,6 millions de tonnes de marchandises internationales manutentionnées en 1998 ont été de 1,1 % inférieures à la quantité record manutentionnée en 1997. De tout le tonnage international manutentionné dans les ports canadiens, 64,1 % étaient destinés à l'exportation (trafic en transit et réexportations compris). Ensemble, les principaux partenaires commerciaux du Canada dans le secteur hauturier — le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays de l'Europe de l'Ouest — ont représenté plus de 60 % du commerce maritime international du Canada en 1998 (exportations et importations).

Selon les données sur le commerce international, le commerce maritime international du Canada s'est chiffré en 1998 à 79,7 milliards $ (à l'exclusion du transport via les ports américains), c'est-à-dire 5,2 % de moins qu'en 1997. Les exportations maritimes étaient évaluées à 40,9 milliards $ et les importations, à 38,8 milliards $. La valeur des exportations a diminué de 10,9 %, notamment en raison du volume moindre de marchandises acheminées à destination de l'Asie, de l'Océanie, du Moyen-Orient et de l'Amérique du Sud, tandis que la valeur des importations s'est accrue de 2 %.

Le tableau 12-13 montre la valeur de la part maritime des échanges internationaux du Canada en 1998.

Pour plus de détails sur le commerce au Canada, voir le chapitre 8, Transports et échanges commerciaux.

TABLEAU 12-13 : VALEUR DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DU CANADA PART MARITIME, 1998

(milliards de dollars)

	Transport maritime	*Tous les modes*	*Part du transport maritime (%)*
Transfrontalier			
Exportations[1]	6,2	269,9	2,3
Importations	3,1	203,6	1,5
Total É.-U.	9,4	473,5	2,0
Autres pays			
Exportations[1]	34,7	48,6	71,4
Importations	35,6	95,0	37,5
Total autres pays	70,3	143,6	49,0

1 Les exportations comprennent les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; Calculs spéciaux pour les exportations totales

Parts de marché de conférence/hors conférence

Les lignes de navigation qui offrent des services de ligne réguliers peuvent exercer leur activité soit comme membres d'une conférence maritime, soit comme lignes indépendantes (hors conférence). Le trafic hors conférence s'est accru constamment ces dernières années, tant en chiffres absolus qu'en tant que pourcentage de l'ensemble du trafic de ligne. Le trafic de conférence a été relativement stable entre 1994 et 1997, mais il a diminué un peu en 1998. L'Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA) a été dissous vers la fin de 1996. Plusieurs autres conférences ont subi le même sort en 1999, notamment le Canada Westbound Rate Agreement (CWRA). La diminution du pouvoir des conférences sur bon nombre de routes maritimes a entraîné une forte augmentation de la part de marché des lignes indépendantes, en particulier en 1998. Si on tenait compte du trafic transbordé hors conférence en provenance et à destination des États-Unis, la part des transporteurs hors conférence serait même encore plus dominante.[5]

Le tableau 12-14 compare les parts de conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien entre 1994 et 1998.

TABLEAU 12-14 : PARTS INTRA CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 1994 – 1998

(Millions de tonnes)

	1994	1995	1996	1997	1998
Conférence[1]					
Exportations	5,6	5,6	5,9	5,9	5,4
Importations	5,0	4,4	4,7	4,3	4,3
Total	10,6	10,0	10,6	10,2	9,7
Hors conférence					
Exportations	5,3	6,5	6,8	6,5	8,2
Importations	3,6	3,6	3,7	5,3	6,6
Total	8,9	10,0	10,5	11,8	14,8

Source : Statistique Canada, base de données internationale et Transports Canada

5 À noter que les données des tableaux 12-15 et 12-16 ne sont pas rajustées pour tenir compte des envois transbordés américains qui passent par les ports canadiens. La plus grande partie de ce trafic est acheminée par des navires de conférence, mais à des tarifs hors conférence. La route maritime probablement la plus touchée est celle qui relie l'Europe au Canada. Le Port de Montréal estime qu'environ 50 % de son trafic de ligne est en provenance ou à destination des États-Unis. Bien sûr, cela influe davantage sur l'équilibre entre le trafic de conférence et le trafic hors conférence, en faveur des exploitants indépendants.

La répartition du trafic de ligne par région d'origine et de destination aide également à bien montrer les parts relatives des exploitants de conférence et hors conférence sur divers parcours. Le tableau 12-15 compare le trafic de ligne de conférence et hors conférence par région, en 1998.

TABLEAU 12-15 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION, 1998

(Millions de tonnes)

	Importations		*Exportations*		
Régions	*Conférence*	*Hors conférence*	*Conférence*	*Hors conférence*	*Total*
Europe	4,1	2,5	3,9	1,6	12,1
Asie	0,2	2,5	1,5	4,4	8,6
Amérique centrale	–	0,4	–	0,6	1,0
Amérique du Sud	–	0,5	–	0,4	0,9
Amérique du Nord	–	0,2	–	0,4	0,6
Moyen-Orient	–	0,1	–	0,4	0,5
Océanie	–	0,2	–	0,2	0,4
Afrique	–	0,2	–	0,2	0,4
Total	**4,3**	**6,6**	**5,4**	**8,2**	**24,5**

Note : « – » veut dire « aucun trafic »

Source : Statistique Canada, base de données internationale et Transports Canada

Trafic maritime par produit

Selon un document récent[6] de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), l'ensemble du commerce maritime des principaux produits en vrac (charbon, minerai de fer, grain, bauxite, alumine et phosphate) s'est accru continuellement au cours de la dernière décennie, pour atteindre un sommet de 1,2 milliard de tonnes en 1997, soit 33 % de plus qu'en 1987. Il n'en demeure pas moins que pendant la même période, les tarifs du transport de marchandises sèches en vrac se sont révélés instables, et, sur bon nombre de routes commerciales, plus bas à la fin de ladite période. Pour 1998, un rapport des Nations Unies[7] indique que sur le marché des marchandises sèches en vrac, les tarifs étaient beaucoup plus bas que l'année précédente. Cela résultait surtout de la crise financière en Asie.

Comme par les années passées, et en ce qui a trait au type de cargaison, les transporteurs de conférence ont tendance à se concentrer presque exclusivement sur le trafic conteneurisé, puisque sur les 9,7 millions de tonnes transportées, celui-ci en a représenté 9,5 millions. Par ailleurs, le trafic hors conférence est caractérisé par un fort pourcentage de marchandises transportées par conteneurs (69 %), mais il comprend de grandes quantités de marchandises diverses ainsi que de néo-vrac.

TRAFIC TRANSFRONTALIER

Les échanges maritimes du Canada avec les États-Unis ont augmenté de 19 % entre 1988 et 1998, alimentés par les exportations aussi bien que les importations. En 1998, le trafic transfrontalier a atteint un sommet de 100,1 millions de tonnes, soit 6,2 % de plus qu'en 1997. En 1998, les exportations (chargements destinés aux É.-U.)[8] ont amené une faible croissance (3,5 %) du trafic maritime entre les deux pays. Cette année-là également, les importations (déchargements) ont été le secteur le plus dynamique; les importations ont grimpé de 10,2 %, passant à 41,2 millions de tonnes, contre 37,4 millions de tonnes enregistrées pour la même période en 1997.

Selon les données provisoires des deux premiers trimestres de 1999, cette tendance à la hausse semble vouloir se maintenir. Le tonnage transfrontalier qui s'élevait à 42,3 millions de tonnes a été légèrement plus élevé (1,3 %) par rapport aux 41,8 millions de tonnes expédiées au cours de la même période en 1998.

Le tableau 12-16 montre les échanges maritimes du Canada avec les États-Unis de 1986 à 1998. La figure 12-10 illustre le trafic maritime du Canada avec les États-Unis de 1986 à 1998.

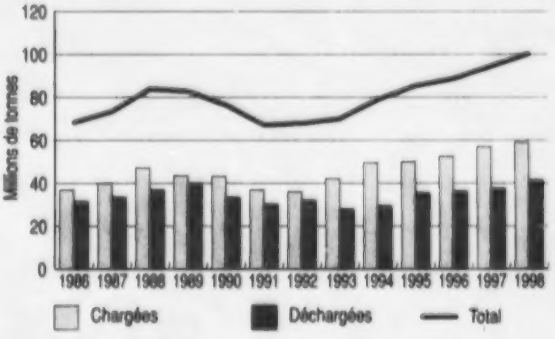
TABLEAU 12-16 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 1998

(Millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
1986	36,8	31,4	68,2
1987	39,8	33,5	73,3
1988	47,0	36,8	83,8
1989	43,4	39,3	82,7
1990	43,1	33,2	76,3
1991	36,8	30,2	67,0
1992	35,9	32,0	67,9
1993	42,1	27,8	69,9
1994	49,5	29,3	78,8
1995	49,9	35,3	85,2
1996	52,4	36,1	88,5
1997	56,9	37,4	94,3
1998	58,9	41,2	100,1

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

FIGURE 12-10 : TRAFIC MARITIME DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 54-205

6 *Document de travail sur la réforme de la réglementation du transport maritime international;* Comité des transports maritimes de l'OCDE, mai 1999.

7 *Examen du transport maritime en 1999;* Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 1999.

8 Comprenant les marchandises en transit et transbordées.

Le trafic maritime avec les États-Unis était évalué à 9,4 milliards $ en 1998, les exportations s'étant chiffrées à 6,2 milliards $. Or, cette valeur ne représente que 2 % de l'ensemble des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Les marchandises ont pour la plupart été acheminées par des modes de transport terrestre, comme le camionnage et le rail. Pour plus de détails sur la valeur des échanges entre le Canada et les États-Unis, voir le chapitre 8, Transports et échanges commerciaux.

Exportations

En 1998, le volume de marchandises chargées à destination des États-Unis se chiffrait à 59 millions de tonnes, soit une hausse de 3,5 % par rapport à 1997. Sept produits constituaient 80 % des volumes d'exportations maritimes, c'est-à-dire (en millions de tonnes) : le minerai de fer (9,8), le pétrole brut (8,6), le gypse (6,2), la pierre et le calcaire (6,0), le mazout (5,5), le sel (4,2) et l'essence (3,9).

En 1998, les quantités des produits exportés vers les États-Unis ont connu d'importantes variations comparativement aux produis exportés en 1997. Les volumes des exportations de sel ont fait un bond de 19 %, tandis que ceux de pétrole brut et de pierre et calcaire ont augmenté de 6,7 % et de 15,6 %, respectivement. Les expéditions de gypse ont été stables, tandis que les exportations de minerai de fer et d'essence ont diminué de 8,8 % et de 2,7 %, respectivement.

Il y a eu deux principaux couloirs de trafic en 1997 : la route du Canada Atlantique à destination de la région Atlantique des États-Unis, avec 24,6 millions de tonnes (42 % de l'ensemble des chargements à destination des États-Unis) et la route des Grands Lacs du Canada à destination des Grands Lacs des États-Unis, avec 13,3 millions de tonnes (23 % de l'ensemble des chargements).

Le tableau 12-17 illustre en détail les flux de trafic du Canada vers les États-Unis en 1998.

TABLEAU 12-17 : TRAFIC MARITIME CANADIEN VERS LES É.-U., 1998

(Millions de tonnes)

Région d'origine au Canada	*Région de destination aux É.-U.*			
	Atlantique	*Grand Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	24,6	0,0	0,2	24,7
Saint-Laurent	5,6	6,8	0,1	12,4
Grand Lacs	0,0	13,3	–	13,4
Pacifique	0,8	0,1	7,5	8,4
Total	**31,0**	**20,2**	**7,7**	**58,9**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

Importations

Le volume de marchandises déchargées dans les ports canadiens en provenance des États-Unis a augmenté, passant de 37,4 millions de tonnes en 1997 à 41,2 millions de tonnes en 1998, soit une hausse de 10 %. Les principaux produits importés, pour ce qui est du volume, comprenaient (en millions de tonnes) : le charbon (17,7), le minerai de fer (6,4), la pierre et le calcaire (3,0), le mazout (2,4), d'autres produits pétroliers (1,4) et l'alumine et la bauxite (1,2). Ensemble, ces six groupes de produits ont représenté 78 % de toutes les importations maritimes en provenance des États-Unis.

Comme pour les exportations, les volumes d'importations maritimes des États-Unis ont connu une instabilité marquée comparativement aux volumes de 1997. Les importations de charbon et d'alumine et de bauxite ont augmenté de 29,4 et de 14,1 %, respectivement. Les autres produits pétroliers ont accusé une baisse de 9,0 %. Les volumes de pierre et de calcaire et de minerai de fer ont baissé de 5,2 % et de 1,3 %, respectivement.

Une grande proportion de toutes les importations maritimes provenant des États-Unis, soit 76,2 % du volume total, provenait de ports situés dans la région des Grands Lacs aux États-Unis. Les ports de la région américaine de l'Atlantique et du Golfe du Mexique ont représenté 15,5 % du volume total, tandis que le reste du trafic, soit 8,3 %, provenait des ports américains.

Le tableau 12-18 illustre le flux de trafic des États-Unis vers les ports canadiens en 1998.

TABLEAU 12-18 : TRAFIC MARITIME CANADIEN PROVENANT DES É.-U., 1998

(Millions de tonnes)

Région de destination au Canada	*Région d'origine aux É.-U.*			
	Atlantique	*Grand Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	2,5	0,0	0,1	2,6
Saint-Laurent	3,4	3,5	0,3	7,1
Grand Lacs	0,2	28,0	0,0	28,2
Pacifique	0,3	0,0	2,9	3,2
Total	**6,4**	**31,4**	**3,4**	**41,2**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRAFIC MARITIME OUTRE-MER

En 1998, les échanges commerciaux maritimes du Canada vers des destinations outre-mer (à l'exclusion du commerce avec les États-Unis) ont totalisé 179,6 millions de tonnes, soit 4,7 % de moins qu'en 1997, année où les échanges ont atteint 188,4 millions de tonnes. Le commerce outre-mer a été fortement axé sur l'exportation, la proportion de marchandises chargées ayant oscillé entre 67 % et 79 % au cours des dix dernières années. Environ 62 % de la totalité des marchandises chargées vers les pays

outre-mer l'ont été à des ports de la côte Ouest du Canada. Toutefois, 89 % des importations d'outre-mer ont été déchargées à des ports de l'Est du Canada.

Le tableau 12-19 montre le commerce maritime du Canada sur le marché outre-mer, de 1986 à 1998.

TABLEAU 12-19 : ÉCHANGES CANADIENS OUTRE-MER PAR VOIE MARITIME, 1986 – 1998

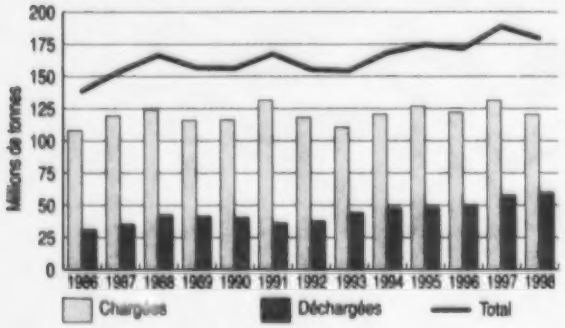
(Millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
1986	107,8	30,6	138,4
1987	119,2	34,6	153,8
1988	124,1	42,1	166,2
1989	115,7	41,0	156,7
1990	116,0	40,1	156,1
1991	131,3	35,9	167,2
1992	118,0	37,3	155,3
1993	110,4	43,8	154,2
1994	120,5	47,6	168,1
1995	126,6	47,9	174,5
1996	121,9	49,5	171,4
1997	131,1	57,3	188,4
1998	120,2	59,3	179,5

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

La figure 12-11 montre le commerce maritime du Canada sur les marché outre-mer, de 1986 à 1998.

FIGURE 12-11 : ÉCHANGES CANADIENS OUTRE-MER PAR VOIE MARITIME, 1986 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

Les données provisoires pour les deux premiers trimestres de 1999 montrent une diminution de 4,6 % du tonnage manutentionné dans les échanges maritimes canadiens avec des pays outre-mer au cours de la même période en 1998. Le volume des marchandises chargées a connu une baisse de 7,8 %, due en grande partie à la crise économique qui a sévi dans de nombreux pays de la ceinture du Pacifique et d'autres pays asiatiques. Cette crise a fait baisser la demande en Asie pour des produits canadiens en vrac, comme le grain, le charbon, le minerai de fer et la potasse. Les données indiquent que le volume des marchandises déchargées s'est accru de 2,0 % par rapport à 1998.

En 1998, les échanges maritimes canadiens avec des pays outre-mer (à l'exclusion des échanges avec les États-Unis) ont été évalués à environ 70,3 milliards $, avec des exportations estimées à 34,7 milliards $ et des importations, à 35,6 milliards $. En fait de valeur, le transport maritime a compté pour 49 % de tous les échanges avec des pays outre-mer et a été le mode privilégié pour acheminer les marchandises outre-mer.

Pour plus de détails sur les échanges outre-mer du Canada, voir le chapitre 8, Transports et échanges commerciaux.

Exportations

En 1998, les chargements maritimes de marchandises canadiennes à destination de pays autres que les États-Unis ont constitué 120,2 millions de tonnes de trafic, soit une baisse de plus de 8 % par rapport aux niveaux de 1997. Les principaux produits expédiés comprennent (en millions de tonnes) : le charbon (32,7), le minerai de fer (21,0), le blé (14,1), les marchandises conteneurisées (11,4), la pâte de bois (5,7), le soufre (5,2) et la potasse (4,3). Neuf pour cent des marchandises chargées à destination de l'étranger étaient conteneurisées.

La plupart des principaux produits exportés en 1998 ont accusé des diminutions importantes par rapport à 1997. Les volumes de blé et de potasse ont chuté de plus de 20 %. Les expéditions de charbon, de minerai de fer et de soufre ont connu une baisse de 8,4, 5,1, et 5,8 %, respectivement. Seuls les volumes de marchandises conteneurisées ont affiché une hausse, soit de 7,3 %.

En 1997, plus de 61 % des marchandises canadiennes chargées vers des destinations outre-mer provenaient de ports de l'Ouest, tandis que les ports canadiens du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ont accueilli la majeure partie des marchandises en provenance de l'Est. Comme on pouvait s'y attendre, la direction des échanges a été fortement polarisée, les ports de l'Ouest ayant dominé les routes commerciales de l'Asie et de l'Océanie, tandis que les ports de l'Est ont manutentionné une forte proportion du tonnage expédié vers l'Europe.

TABLEAU 12-20 : TRAFIC MARITIME CANADIEN VERS DES DESTINATIONS D'OUTRE-MER, 1998

(Millions de tonnes)

Région étrangère de destination	*Région canadienne d'origine*		
	Ports de l'Est	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Asie et Océanie	6,4	51,7	58,1
Europe	30,8	9,0	39,8
Amérique centrale et du Sud	5,2	8,2	13,5
Moyen-Orient et Afrique	3,7	5,0	8,7
Total	**46,2**	**74,0**	**120,2**

Note : Les totaux peuvent présenter certains écarts, les chiffres ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, Cat. 54-205; Transports Canada

Le tableau 12-20 illustre le trafic maritime du Canada à destination des marchés outre-mer en 1998.

Importations

En 1998, les expéditions maritimes provenant d'outre-mer déchargées dans des ports canadiens ont atteint 59,3 millions de tonnes, soit une augmentation de 3,5 % par rapport aux volumes enregistrés en 1997, c'est-à-dire 57,3 millions de tonnes. Le pétrole brut[9] a dominé les importations, avec 27,4 millions de tonnes (46 % de tout le tonnage déchargé en provenance de pays outre-mer). Parmi les autres produits déchargés, on compte (en millions de tonnes) : l'alumine et la bauxite (5,4), les marchandises conteneurisées (8,2), le fer et l'acier (4,3), le mazout (2,7), le minerai de fer (1,3) et l'essence (1,3). Plus de 13 % du trafic entrant était conteneurisé.

Plus de 89 % des marchandises provenant d'outre-mer ont été déchargées à des ports de l'Est du Canada. Les régions de l'Europe et du Moyen-Orient-Afrique ont été les principaux points d'origine des marchandises outre-mer.

Le tableau 12-21 montre le trafic maritime du Canada en provenance de marchés outre-mer en 1998.

TABLEAU 12-21 : TRAFIC MARITIME CANADIEN À PARTIR DES RÉGIONS D'OUTRE-MER, 1998

(Millions de tonnes)

Région étrangère d'origine	*Région canadienne de destination*		
	Ports de l'Est	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Europe	25.5	0.2	25.7
Moyen-Orient et Afrique	11.5	1.2	12.7
Amérique centrale et du Sud	12.1	1.0	13.1
Asie et Océanie	3.8	3.9	7.8
Total	**52.9**	**6.4**	**59.3**

Note : Les totaux peuvent présenter certains écarts à cause de l'arrondissement.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRANSPORT AÉRIEN

FRET AÉRIEN

Le transport du fret aérien intérieur est assuré dans un environnement déréglementé qui n'impose aucune limite aux trajets, à la capacité ou à la tarification. Le fret aérien est transporté dans la soute à bagages des avions de passagers, à bord d'appareils mixtes et d'avions-cargos. Les services réguliers ou à la demande (affrétés) de transport de fret aérien transfrontalier et international sont offerts dans le cadre d'accords bilatéraux de transport aérien, d'accords internationaux et des politiques nationales. Le ministre des Transports jouit de la prérogative de désigner les transporteurs canadiens autorisés à exercer les droits de transport international tout-cargo pour les services réguliers acquis par le Canada dans le cadre de négociations bilatérales.

Les recettes fret ne représentent qu'une partie infime des recettes totales des deux principaux transporteurs du Canada. Les recettes fret d'Air Canada et de Canadien International n'ont représenté que 7,7 % de leurs recettes totales confondues en 1998, qui se sont chiffrées à 7,6 milliards $. La majeure partie des recettes fret des principaux transporteurs proviennent du fret transporté à bord des vols passagers. Air Canada exploite quatre avions mixtes au-dessus de l'Atlantique. Les recettes fret revêtent moins d'importance pour les transporteurs régionaux qui exploitent de plus petits avions dotés d'une moindre capacité d'emport de fret. Il y a également de nombreux petits transporteurs dont la plupart exploitent de petits avions-cargos qui assurent le transport de fret aérien dans tout le pays selon un régime d'affrètement. Ces transporteurs jouent un rôle particulièrement important dans le transport de fret dans le Nord.

Même si l'on ne dispose pas de données exactes sur le Canada, les prévisions relatives au marché mondial du fret aérien laissent entrevoir une croissance continue de ce secteur. Les avionneurs prévoient que le transport de fret aérien augmentera à un rythme annuel moyen de 6 % au cours des 20 prochaines années. On escompte également un essor des services messageries internationaux durant la même période.

SERVICES INTÉRIEURS

L'industrie du transport de fret aérien intérieur comprend les transporteurs aériens de passagers qui transportent du fret aérien en soute, ce qui constitue pour eux une source de revenu complémentaire, les transporteurs tout-cargo et les transitaires et les groupeurs de fret.

Le tableau 12-22 illustre le volume de marchandises transportées par les transporteurs aériens canadiens sur l'ensemble des services de transport de fret, par secteur, entre 1993 et 1998. Il y a eu très peu de changement dans le nombre total de tonnes de fret transportées entre 1997 et 1998. Le volume intérieur transporté a baissé de 5 %, pour passer à 487 583 tonnes, concentrant 60 % du volume total transporté en 1998. Durant la même période, le volume de fret transfrontalier a augmenté de 22 %, alors que le volume de fret international augmentait de 5 %.

Le tableau 12-23 illustre les recettes d'exploitation générées par le transport de fret aérien par les transporteurs

9 Comprend les transbordements de pétrole brut de la mer du Nord.

TABLEAU 12-22 : MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1998

(Tonnes)

Année	Intérieur	Transfrontalier	International (autre)	Total
1998[1]	487 583	94 176	233 952	815 711
1997	513 719	77 387	222 452	813 558
1996	447 313	80 389	195 584	723 286
1995	416 171	87 663	183 743	687 577
1994	443 601	70 882	169 102	683 585
1993	422 147	68 238	163 108	653 493

Note : Pour 1995 à 1997, transporteurs des niveaux I à III; pour 1993 et 1994, transporteurs des niveaux I à IV.
1 Données préliminaires pour 1998.

Source : Statistique Canada, cat. 51-206

TABLEAU 12-23 : RECETTES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 1998

(millions de dollars)

Année	Intérieurs	Internationaux[1]	Total
1993	588,8	224,9	813,7
1994	562,7	296,4	859,1
1995	694,2	292,3	986,5
1996	655,3	350,5	1,005,7
1997	709,0	357,3	1,066,3
1998	768,6	383,7	1,152,3

1 Comprend les vols transfrontaliers et autres services internationaux.

Source : Statistique Canada, cat. 51-206

aériens canadiens sur l'ensemble des services de transport de fret, par secteur, entre 1993 et 1998. Le total des recettes d'exploitation générées par le transport de fret a progressé de 8 % de 1997 à 1998. Les recettes intérieures ont concentré 67 % du total des recettes d'exploitation en 1998. Les recettes intérieures ont augmenté de 8 % entre 1997 et 1998, atteignant la barre des 768 millions $, alors que les recettes internationales ont augmenté de 7 %.

Les transporteurs de fret aérien offrent un service de transport vital dans le Nord, où il n'existe souvent pas d'autre moyen de transport. Les gros exploitants aériens, comme First Air et Canadian North, offrent des services qui relient les communautés du Nord l'une à l'autre et aux principaux centres du Sud du Canada. De plus, de nombreux petits transporteurs de fret assurent des services dans les régions nordiques du Canada. Selon les données préliminaires sur le transport de fret aérien dans le Nord, il apparaît que les principaux transporteurs ont transporté 4 % de plus de marchandises en 1998 qu'en 1997. Il n'existe pas de données sur les activités des transporteurs régionaux et locaux, car ceux-ci ne sont pas tenus de fournir des données sur le transport de fret.

SERVICES TRANSFRONTALIERS CANADA–ÉTATS-UNIS

En 1998, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis se sont chiffrés à 32,7 milliards $, soit près de 7 % de l'ensemble du commerce transfrontalier dont la valeur a atteint 473,5 milliards $ (voir tableau 12-24). Sur ce chiffre, 18,7 milliards $ étaient des importations et 14 milliards $ des exportations. Les principales denrées importées ont été des équipements de télécommunications (3,8 milliards $), du matériel informatique (3,3 milliards $), du matériel aéronautique (3 milliards $), des machines et équipements (2,7 milliards $) et des fournitures médicales (1,2 milliard $). Les principales marchandises exportées par avion ont été du matériel aéronautique (4,3 milliards $), des équipements de bureautique (2,7 milliards $), des équipements de télécommunications (2,2 milliards $) et d'autres équipements et outils (1,2 milliard $). Il faut signaler qu'une importante proportion du fret qui fait l'objet de lettres de transport aérien est en fait transportée par camion entre le Canada et les États-Unis et est enregistrée comme fret aérien.

TABLEAU 12-24 : VALEUR DU COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA PAR VOIE AÉRIENNE, 1993 – 1998

(Billions of dollars)

	Transport aérien	Tous les modes	Transport aérien (%)
Transfrontaliers			
Exportations[1]	14,0	269,9	5,2
Importations	18,7	203,6	9,2
Total É.-U.	32,7	473,5	6,9
Other Countries			
Exportations[1]	9,4	48,6	19,4
Importations	20,7	95,0	21,8
Total autres pays	30,2	143,6	21,0

1 Y compris les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; calculs spéciaux pour les exportations totales

De nombreux exploitants canadiens de vols tout-cargo offrent des services de fret aérien transfrontaliers en sous-traitance pour les grandes compagnies de messageries. Le tableau 11-15 du chapitre précédent illustre la participation des transporteurs canadiens aux vols messageries transfrontaliers.

AUTRES SERVICES INTERNATIONAUX

En 1998, le transport de fret aérien entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis s'est chiffré à 30,2 milliards $, ou 21 % de cette catégorie d'échanges, dont la valeur a été de 143,6 milliards $. Sur le total du fret transporté par avion, les importations ont concentré 20,7 milliards $ et les exportations, 9,4 milliards $. L'Ontario et le Québec ont dominé les échanges aériens avec d'autres pays, avec des parts respectives de 43 % et 25 %.

Les principales destinations des exportations canadiennes par avion en dehors des États-Unis ont été les pays d'Europe de l'Ouest, avec 5,2 milliards $ d'exportations, et les pays riverains du Pacifique, avec 2,4 milliards $.

Les importations par avion provenaient principalement d'Europe de l'Ouest, à hauteur de 10,1 milliards $, et des pays riverains du Pacifique, à hauteur de 7,6 milliards $. Le tableau 12-25 illustre la valeur des exportations canadiennes par avion, par principale destination, en 1998. Le tableau 12-26 montre la valeur des importations canadiennes par avion, selon les principaux pays d'origine, en 1998.

TABLEAU 12-25 : VALEUR DES EXPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE PAR DESTINATIONS PRINCIPALES, 1998

Destinations	*Valeur (M$)*	*Transport aérien (%)*
Europe de l'Ouest	**5 175**	**54,8**
R.-U.	1 571	
Allemagne	834	
France	740	
Suisse	659	
Autres	1 371	
Ceinture du Pacifique	**2 386**	**25,2**
Hong Kong	544	
Japon	483	
Rep. Pop. de Chine	292	
Australie	235	
Autres	831	
Autres pays	**1 888**	**20,0**
Total des exportations canadiennes par voie aérienne	**9 449**	**100,0**

Note : É.-U. non compris; exportations intérieures et réexportations comprises.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et calculs spéciaux

TABLEAU 12-26 : VALUER DES IMPORTATIONS CANADIENNES PAR VOIE AÉRIENNE PAR PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE, 1998

Pays d'origine	*Valuer (M$)*	*Transport aérien (%)*
Europe de l'Ouest	**10 131**	**48,9**
France	2 376	
R.-U.	2 297	
Allemagne	1 492	
Italie	864	
Irlande	681	
Autres	2 421	
Pacific Rim	**7 555**	**36,4**
Japon	2 160	
Taiwan	1 168	
Malaysia	914	
Corea du Sud	807	
Rep. Pop. de Chine	646	
Autres	1 860	
Autres pays	**3 047**	**14,7**
Total des importations canadiennes par voie aérienne	**20 733**	**100,0**

Note : É.-U. non compris.

Source : Statistique Canada, cat. 65-203

Cinq grands transporteurs internationaux de fret aérien ont assuré des vols réguliers tout-cargo à destination et en provenance du Canada en 1999 : Cathay Pacific (Vancouver), Korean Air (Toronto), Air France (Montréal), Lufthansa Cargo (Montréal) et Iberia (Montréal). Outre ces compagnies, plusieurs autres ont exploité des vols tout-cargo à la demande en provenance de l'étranger vers le Canada.

TRANSPORT DES PASSAGERS 13

L'enquête canadienne sur les véhicules amorcée en 1999 fournira des données des plus nécessaires sur les transports au Canada, notamment sur l'utilisation de l'automobile, le but et la durée de chaque déplacement, l'heure du début et de la fin de chaque trajet, les statistiques démographiques sur les conducteurs et le nombre d'occupants.

Les Canadiens parcourent des milliards de kilomètres chaque année, en avion, en train, à bord de navires et de véhicules routiers, notamment des véhicules de tourisme ainsi que des autobus urbains et des autocars (interurbains) assurant des services réguliers, et des autocars affrétés. Le présent chapitre est axé sur les activités de transport des passagers de chaque mode de transport. Dans le cas des services publics, il fournit un aperçu du degré d'utilisation des divers modes de transport et reflète les récentes tendances.

Bien que le moyen de transport le plus courant au Canada semble être l'automobile, il n'y a pas eu à ce jour beaucoup de données concrètes sur les habitudes des automobilistes canadiens. Les renseignements contenus dans le présent chapitre sont fondés surtout sur les données d'immatriculation provinciales et territoriales; elles ne font pas beaucoup de cas des habitudes des passagers, et elles ne sont pas non plus le résultat d'une analyse de l'utilisation des véhicules. L'enquête canadienne sur les véhicules, amorcée l'année dernière, vise à combler les nombreuses lacunes des données dans ce domaine important.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le trafic passagers a diminué en 1998, pour tomber à environ 4,0 millions de passagers alors qu'il y en avait eu 4,1 millions l'année précédente. Le nombre de passagers-kilomètres, qui était de 1,51 milliard en 1997, a suivi la même tendance puisqu'il a chuté à 1,46 milliard.

Comme le montre le tableau 13-1, VIA Rail a assumé la grande majorité du trafic passagers en 1998, avec 3,65 millions de passagers et environ 1,38 milliard de passagers-kilomètres. Le corridor Québec-Windsor a continué de compter pour environ 85 % des passagers de ce transporteur de catégorie I. Quant au reste des passagers, le service transcontinental de l'Est (VIA) en a transporté un peu plus que le service transcontinental de l'Ouest.

TABLEAU 13-1 : PASSAGERS ET PASSAGERS-KILOMÈTRES POUR VIA RAIL ET LES TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE CLASSE II, 1994 – 1998

Année	*VIA Rail*	*Classe II*	*Total*
Passagers			
1998	3 646 000	334 280	3 980 280
1997	3 764 983	339 196	4 104 179
1996	3 666 000	323 405	3 989 405
1995	3 597 000	414 315	4 011 315
1994	3 586 000	441 622	4 027 622
Passagers-kilomètres			
1998	1 377 598 464	80 233 805	1 457 832 269
1997	1 423 479 252	91 113 448	1 514 592 700
1996	1 436 197 898	77 137 263	1 513 335 161
1995	1 382 568 118	84 417 430	1 466 985 548
1994	1 342 421 423	84 959 534	1 427 380 957

Source : Statistique Canada, cat. 52-216; Transports Canada

L'Algoma Central Railway, BC Rail, l'Ontario Northland et le Chemin de fer Québec North Shore et Labrador sont les quatre chemins de fer de catégorie II fournissant des statistiques sur le transport ferroviaire interurbain des passagers. Tout compte fait, selon les statistiques signalées, ces chemins de fer ont transporté 334 280 passagers et parcouru environ 80,2 millions de passagers-kilomètres.

TRANSPORT PAR AUTOCAR/AUTOBUS

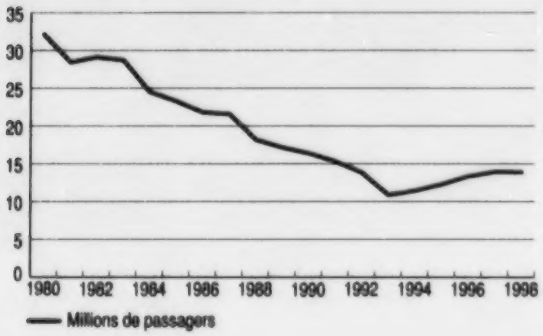
SERVICES D'AUTOCARS (INTERURBAINS) RÉGULIERS

En 1998, environ 13,9 millions de passagers ont parcouru quelque 134 millions de kilomètres dans des autocars, des autobus scolaires et d'autres véhicules utilisés par des services

d'autocars réguliers, selon Statistique Canada. Les exploitants de services réguliers inter-villes ont transporté 44 % de ces passagers, i.e. 6,1 millions de passagers parcourant 46 millions de kilomètres. Les exploitants de services réguliers ont atteint ce niveau d'activité avec 100 terminaux principaux ainsi que 1 600 agences (entreprises locales qui vendent des billets).

La figure 13-1 montre le nombre total de passagers utilisant les services interurbains réguliers fournis par tous les secteurs de l'industrie (transporteurs interurbains, exploitants d'autocars affrétés, et exploitants d'autobus scolaires) de 1980 à 1998. La clientèle a subi une baisse assez constante à partir de la fin des années 1970, jusqu'à tomber à un plancher de 10,8 millions de passagers en 1993. Ces dernières années, le nombre de clients s'est stabilisé à un chiffre compris entre 13,5 et 14 millions par année.

FIGURE 13-1 : PASSAGERS DES SERVICES INTERURBAINS D'AUTOCAR RÉGULIERS, 1980 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 53-215

En plus d'offrir le transport interurbain des passagers, les exploitants de services d'autocars réguliers réalisent une grande partie de leurs recettes grâce à leurs services d'autocars affrétés, à leurs services d'autobus scolaires et autres, ainsi qu'à leurs services de messageries. Ces services représentent 1,6 million de passagers de plus, et plus de 17 millions d'autocars-kilomètres.

En 1998, selon Statistique Canada, il y avait 31 exploitants dons les recettes dépassaient 200 000 $ et qui ont signalé des revenus d'exploitation annuels totalisant 133,1 millions $, et des dépenses d'exploitation annuelles se chiffrant à 123,7 millions $. Environ 62 % des recettes de ces exploitants ont découlé des services d'autocars réguliers, et les services d'autocars affrétés et touristiques en ont constitué à peu près 11 %, les autres services passagers, 9 %, et les messageries, 8 %.

Le tableau 13-2 identifie les principaux corridors dans lesquels des services d'autocars réguliers sont offerts au Canada, ainsi que les noms des exploitants qui fournissent ces derniers. La société Laidlaw est le principal autocariste dans la plupart des corridors interurbains de l'Ontario et de l'Ouest canadien.

TABLEAU 13-2 : CORRIDORS DES SERVICES INTERURBAINS RÉGULIERS PAR AUTOCAR

Corridor	*Transporteur*
Halifax–Moncton–Québec	SMT/Acadian
Quebec City–Montréal	Orléans Express
Montréal–Toronto	Trentway-Wagar
Montréal–Ottawa	Voyageur Colonial [1]
Ottawa–Toronto	Greyhound [1]
Toronto–Hamilton–Niagara/Buffalo	Trentway; Greyhound [1]
Toronto–London–Windsor	Greyhound [1]
Toronto–Barrie	Greyhound [1]; Ontario Northland; Penetang Midland; GO
Toronto–North Bay	Ontario Northland
Toronto–Sudbury	Greyhound [1], Ontario Northland
Toronto–Winnipeg–Calgary–Vancouver	Greyhound [1]
Calgary–Edmonton	Greyhound [1]; Red Arrow (Pacific Western)

1 Filiale de Laidlaw.

Source : Motor Coach Canada, août 1998

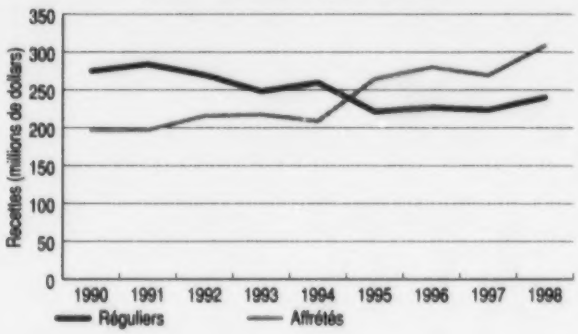
SERVICES D'AUTOCARS AFFRÉTÉS

Les services d'autocars affrétés sont liés étroitement, mais non uniquement, au tourisme, et leur importance a augmenté dans toutes les régions du pays.

La figure 13-2, fondée sur les données de Statistique Canada, montre comment les recettes produites par les services d'autocars réguliers et les services d'autocars affrétés ont évolué depuis 1990. Ces données montrent qu'entre 1990 et 1994, les recettes des services d'autocars affrétés ont augmenté peu à peu, puis sensiblement. Quant aux recettes des services d'autocars réguliers, elles ont diminué entre 1990 et 1995, puis elles sont restées à peu près les même entre 1995 et 1998.

FIGURE 13-2 : TENDANCES DES RECETTES DES SERVICES D'AUTOCARS RÉGULIERS ET AFFRÉTÉS, 1990 – 1998

(Données fondées sur les lignes régulières)

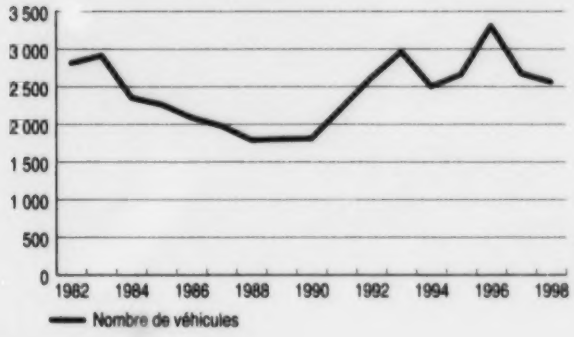


Source : Statistique Canada, cat. 53-215

Les données de Statistique Canada montrent également que l'augmentation des recettes découlant des services d'autocars affrétés s'est accompagnée d'une croissance de la taille du parc de véhicules afférents. La figure 13-3 fait voir que le

nombre d'autocars affectés à ces services a atteint un sommet de 3 305 en 1996, avant de tomber à 2 562 en 1998. Les données ne sont pas réparties entre les types d'autocars.

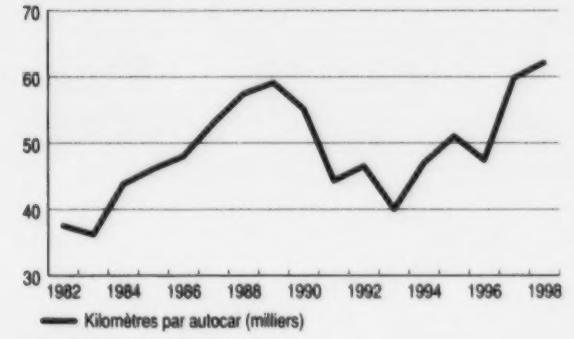
FIGURE 13-3 : TAILLE DU PARC D'AUTOCARS AFFRÉTÉS, 1982 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 53-215

La figure 13-4 indique que bien que le nombre de véhicules affectés aux services d'autocars affrétés ait fluctué pendant les années 1990, l'utilisation moyenne de chaque véhicule s'est accrue constamment, pour passer d'un minimum de 40 000 kilomètres en 1993 à plus de 62 000 kilomètres en 1998.

FIGURE 13-4 : UTILISATION DU PARC D'AUTOCARS AFFRÉTÉS, 1982 – 1998



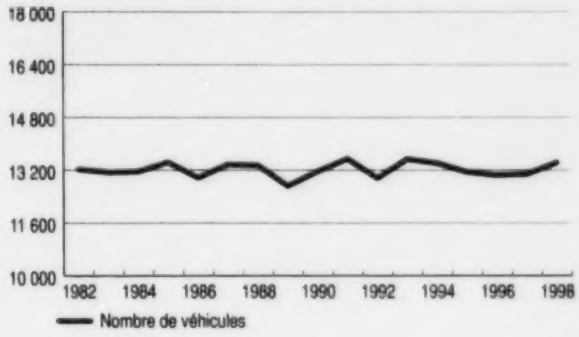
Source : Statistique Canada, cat. 53-215

L'expansion des services d'autocars affrétés se traduit également par une augmentation du nombre d'autocars-kilomètres annuel. Depuis 1991, celui-ci s'est accru de 62 %.

SERVICES D'AUTOBUS URBAINS

Le nombre d'autobus urbains au Canada est demeuré assez stable au cours des années 1990, soit de 13 000 à 13 500 par année, tout comme leur taux d'utilisation annuel, qui varie de 55 000 à 58 000 kilomètres par véhicule. La figure 13-5 montre le nombre d'autobus du parc urbain du Canada de 1982 à 1998.

FIGURE 13-5 : TAILLE DU PARC D'AUTOBUS URBAINS, 1982 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 53-215

La composition du parc de véhicules s'est modifiée au cours des cinq dernières années, le nombre d'autocars exploités ayant diminué sensiblement. Pour rendre les services plus accessibles, des autobus à plancher surbaissé sont mis en service dans des villes comme Vancouver, Calgary, Thunder Bay, Kitchener et Montréal. Le nombre d'autobus en service a beaucoup augmenté ces deux dernières années.

Le tableau 13-3 fait voir le parc de véhicules de transport en commun urbain par catégorie de véhicules, de 1991 à 1998.

TABLEAU 13-3 : COMPOSITION DU PARC DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN, 1991 – 1998

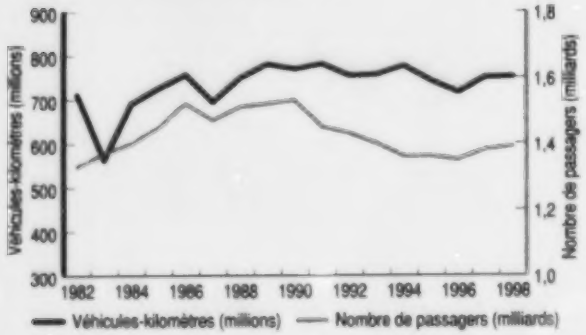
	1991	*1992*	*1993*	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*
Nombre de transporteurs visés	65	74	74	84	80	77	65	62
Autobus standard	10 474	9 757	10 196	10 085	9 855	9 622	9 030	8 554
Autobus à plancher surbaissé		135	145	188	305	499	1 019	1 827
Trolleybus	332	358	308	344	304	319	322	315
Autobus articulés	458	364	373	359	306	287	287	297
Véhicules sur rails légers	527	500	547	547	548	520	520	520
Véhicules sur rails lourds	1 379	1 735	1 679	1 381	1 381	1 373	1 381	1 395
Véhicules de transport ferroviaire de banlieue				331	359	359	336	346
Autres	372	107	279	176	82	70	182	169
Total des véhicules	**13 542**	**12 956**	**13 527**	**13 411**	**13 140**	**13 049**	**13 077**	**13 423**

Source : Statistique Canada, cat. 53-215

Le nombre d'usagers des services de transport urbain est resté assez stable depuis 1994, après avoir diminué au début des années 1990. En 1998, 1,41 milliard d'usagers ont utilisé les transports en commun urbains, soit le même nombre qu'en 1992. En 1998, la clientèle a dépassé de 2,3 % celle de 1997.

Comme la taille du parc de véhicules de transport en commun urbain est restée assez stable au cours des années 1990, Statistique Canada signale que la distance totale parcourue est demeurée elle aussi relativement stable pendant cette période, soit environ 750 millions de kilomètres. La figure 13-6 montre les tendances en matière de transport en commun urbain de 1981 à 1998.

FIGURE 13-6 : TENDANCES À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS, 1982 – 1998



Source : Statistique Canada, cat. 53-215

TRANSPORT PAR AUTOMOBILE

L'enquête canadienne sur les véhicules mentionnée dans le rapport de l'année dernière a fourni des données des plus nécessaires sur les transports au Canada. Grâce à ses résultats, il sera possible d'établir des estimations annuelles du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par tous les véhicules routiers, les automobiles y compris. Les estimations annuelles pour 1999 seront disponibles dans le courant de l'été 2000. Les résultats d'enquête fourniront notamment des renseignements sur l'utilisation de l'automobile, par exemple sur le but et la durée de chaque trajet, l'heure du début et de la fin de ce dernier, le conducteur et le nombre d'occupants, sans compter le genre de véhicule.

La base de sondage de l'enquête canadienne sur les véhicules est tirée des renseignements provinciaux et territoriaux sur l'immatriculation de ces derniers. À eux seuls, ces renseignements sont très éclairants. Comme le montre le tableau 13-4, 16 538 054 véhicules légers (d'un poids inférieur à 4 500 kilogrammes) ont été immatriculés au Canada en 1999. Plus de 85 % d'entre eux ont été immatriculés dans une des quatre provinces suivantes : l'Ontario (37,3 %), le Québec (23,2 %), la Colombie-Britannique (13,2 %) et l'Alberta (11,4 %). Les quatre provinces de l'Atlantique ont compté pour 7,5 % des

TABLEAU 13-4 : VÉHICULES LÉGERS IMMATRICULÉS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 1999

Province/Territoire	*Véhicules légers*	*Tous les véhicules immatriculés (%)*
Terre-Neuve	240 212	96,7
Île-du-Prince-Édouard	70 600	93,8
Nouvelle-Écosse	499 193	96,5
Nouveau-Brunswick	421 769	96,2
Québec	3 843 729	97,3
Ontario	6 174 461	96,9
Manitoba	586 581	95,9
Saskatchewan	615 965	89,3
Alberta	1 878 151	91,1
Colombie-Britannique	2 185 877	96,4
Yukon	22 488	90,1
Territoires du Nord-Ouest	16 896	93,1
Nunavut	2 105	84,9
Canada	16 538 054	95,8

Source : Compilations spéciales de Statistique Canada pour l'enquête canadienne sur les véhicules à partir des fichiers d'immatriculation fournis par les provinces et les territoires

véhicules légers, alors que le Manitoba et la Saskatchewan en ont totalisé ensemble 7,1 %. Quant aux trois territoires, ils en ont constitué 0,2 %.

En divisant le chiffre de population de chaque province et de chaque territoire par le nombre de véhicules légers immatriculés, on obtient un indicateur brut de l'importance de l'automobile pour les Canadiens en matière de transport de passagers. Dans l'ensemble du pays, il y avait en 1999 un véhicule léger immatriculé pour chaque 1,85 Canadien.

Au palier provincial, c'est en Alberta qu'il y avait le plus grand nombre de personnes par véhicule, et à Terre-Neuve qu'il y en avait le moins. Les ratios s'échelonnaient comme suit : Alberta (1,58 personne par véhicule), Saskatchewan (1,67), Nouveau-Brunswick (1,79), Colombie-Britannique (1,84), Ontario (1,87), Nouvelle-Écosse (1,89), Québec (1,92), Île-du-Prince-Édouard (1,95), Manitoba (2,02) et Terre-Neuve (2,25). Loin de correspondre uniquement aux disparités économiques régionales, ces chiffres pourraient s'expliquer par un certain nombre de facteurs. Ceux-ci sont notamment l'accès aux services de transport en commun urbain, la densité de la population, la répartition selon l'âge des populations locales, le degré d'urbanisation, la taille relative des zones urbaines, leur expansion plus ou moins tentaculaire, l'éventail d'activités économiques locales, le montant de l'imposition (y compris les taxes sur les carburants), et le degré de congestion.

Dans le cas des territoires, le Nunavut avait un ratio de 12,83 résidants par véhicule léger immatriculé, comparativement à un ratio de 1,38 au Yukon, et de 2,49 dans les Territoires du Nord-Ouest.

TRANSPORT MARITIME

SECTEUR DES CROISIÈRES TOURISTIQUES

Au port de Vancouver, le secteur des croisières touristiques a connu en 1999 sa 17e année de croissance consécutive, ayant totalisé près de 948 000 passagers.

Le port d'Halifax a connu lui aussi la meilleure année de son histoire puisque le nombre de passagers qui y ont transité a atteint près de 108 000, soit plus du double de celui de 1998. La plupart des gens qui passent par le port y arrivent ou en partent à bord de paquebots de croisière qui font la navette entre New York et Halifax, ou qui leur font faire une excursion de cinq jours de New York à Halifax et Saint John.

Dans l'ensemble, le trafic était à la hausse dans le cas des ports de l'Atlantique. L'Administration des croisières de Terre-Neuve et du Labrador a signalé une année record pour les croisières touristiques, car des navires ont visité 17 ports différents en y faisant un total de 60 escales et en y amenant plus de 25 000 passagers. Maintenant que les règles régissant les navires passant sous le pont de la Confédération ont été clarifiées, un plus grand nombre de paquebots de croisière internationaux ont fait escale à l'Île-du-Prince-Édouard : 16 navires et 7 030 passagers ont visité Charlottetown en 1999, soit une hausse considérable par rapport aux 2 115 passagers qui y ont débarqué en 1998.

L'essor du secteur des croisières touristiques sur l'Atlantique peut s'expliquer en partie par les efforts de commercialisation collectifs tant de l'Atlantic Canada Cruise Association (créée en 1998) que du New Atlantic Frontier, un groupe d'environ 30 ports formant une boucle allant de New York à Montréal, qui ont groupé leurs ressources commerciales.

Les ports de Montréal et de Québec ont reçu en 1999 moins de visiteurs en croisière. L'échouement du *Norwegian Sky* dans le Saint-Laurent, et sa mise hors service subséquente pour réparations, ont réduit le nombre d'escales qu'il a pu faire à Québec.

TABLEAU 13-5 : TRAFIC DE PAQUEBOTS DE CROISIÈRE AUX GRANDS PORTS CANADIENS, 1990 – 1999

(Passagers)

Année	Vancouver	Montréal	Québec	Halifax	Saint-John
1990	388 323	30 869	34 783	24 423	1 748
1991	423 928	47 047	51 363	43 512	3 402
1992	449 239	34 672	41 141	30 112	5 500
1993	519 942	30 626	38 642	30 917	12 379
1994	591 409	33 920	36 401	37 717	23 629
1995	596 744	27 384	38 981	30 257	12 226
1996	701 547	19 078	21 464	36 584	6 543
1997	816 537	29 324	36 569	44 328	19 813
1998	873 102	32 583	43 838	47 987	28 418
1999[1]	947 659	18 306	36 389	107 837	40 000

1 Données préliminaires.

Source : Administrations portuaires canadiennes

Le Tableau 13-5 montre le trafic de paquebots de croisière aux grands ports canadiens de 1990 à 1999.

Aucun ministère fédéral ne tient des registres officiels indiquant le nombre de trajets de paquebots de croisière dans les eaux intérieures. Mais l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers, qui représente bon nombre des plus gros exploitants, a fait état, dans les résultats de son enquête annuelle de 1998, d'un total de 5,77 millions de passagers cette année-là, qui ont voyagé à bord de 115 navires d'une jauge brute variant de 12 tonneaux à plus de 400 tonneaux.

TRAFIC DE TRAVERSIERS

Les données de 1999 pour tous les membres de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) ne sont pas encore disponibles. L'importance relative de leurs opérations est toutefois évidente lorsqu'on consulte les statistiques du trafic de 1998.

La British Columbia Ferry Corporation, qui est de loin le plus gros exploitant de traversiers au Canada, a transporté environ 21,4 millions de passagers et 7,8 millions de véhicules au cours de l'exercice 1998-1999. Les services de traversiers exploités par le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique ont transporté les autres, soit 5,2 millions de passagers et 2,9 millions de véhicules.

La Société des traversiers du Québec a transporté pour sa part 5,5 millions de passagers et 1,9 million de véhicules, tandis que Marine Atlantique a signalé avoir transporté en 1998 444 425 passagers, 138 850 véhicules de tourisme et 71 311 camions. (Les chiffres de 1998 sont ceux de la première année de mandat réduit de Marine Atlantique, et ils ne visent que les services reliant Terre-Neuve au reste du Canada.) Les chiffres préliminaires de 1998 indiquent que les autres membres de l'ACOT ont assuré le transport d'environ 4,8 millions de passagers et de 2,1 millions de véhicules.

TRANSPORT AÉRIEN

INITIATIVES DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE POLITIQUES

Au mois de mai, le Canada a participé activement comme membre et pays hôte de l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal. La *Convention de Montréal* qui est résultée de cette assemblée est un nouveau régime légal qui traite de la responsabilité des transporteurs aériens en cas de mort ou de blessure d'un passager, de perte de bagages ou de fret aérien ou de retard d'un vol international. Lorsqu'elle aura été ratifiée par au moins 30 des 185 États membres de l'OACI, la *Convention de Montréal* permettra aux victimes de réclamer des dommages-intérêts, peu importe que le transporteur soit fautif ou non.

Elle autorisera également le dépôt d'une requête en dommages-intérêts suite à la mort ou à la blessure d'un passager dans le pays où vivait la victime et obligera les compagnies aériennes à fournir une aide financière immédiate à la famille d'une victime, dont le montant sera déduit ultérieurement du règlement final.

La principale caractéristique de la *Convention de Montréal* est la notion de responsabilité illimitée, par opposition à la *Convention de Varsovie* de 1929 qu'elle remplace. Alors que l'ancien régime fixait une limite d'environ 8 300 $US advenant la mort ou la blessure d'un passager, la *Convention de Montréal* introduit un système à deux niveaux. Le premier niveau prévoit la responsabilité stricte d'un transporteur jusqu'à 100 000 $ (environ 194,325 $US[1]) de droits de tirage spéciaux, peu importe la responsabilité du transporteur. Le deuxième niveau part du principe que le transporteur est responsable et ne fixe aucune limite à la responsabilité. Le gouvernement du Canada a pris l'engagement de commencer à ratifier la *Convention de Montréal* en 2000.

Du côte intérieur, la période allant d'août à décembre 1999 a vu un certain nombre d'initiatives du secteur privé et du gouvernement quant à la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien. Veuillez consulter le chapitre 11, Structure de l'industrie, pour plus de détails.

INITIATIVES BILATÉRALES

En 1999, on a assisté à la refonte progressive des accords bilatéraux du Canada résultant des possibilités créées par l'annonce faite par le ministre fédéral des Transports en juin 1998 concernant la politique sur le transport aérien international. Cette déclaration permettait à Air Canada et aux Lignes aériennes Canadien International de choisir chacune cinq pays qu'elles peuvent desservir selon un accord de partage des codes de vol; dans chaque pays, l'autre transporteur deviendra le transporteur canadien désigné des vols qu'il assure avec ses propres appareils. À l'issue de cette déclaration et des efforts déployés en 1998, le Canada a renégocié ses accords bilatéraux avec la Thaïlande et la Finlande en 1999.[2]

Air Canada est autorisée à desservir la Thaïlande dans le cadre d'un accord de partage des codes, mais est limitée aux traversées via l'Atlantique. (Les Lignes aériennes Canadien International ont interrompu leur desserte de la Thaïlande le 25 janvier 2000.) Thai International Airways continue de bénéficier de droits d'accès à Toronto et Montréal depuis toutes les villes de Thaïlande, même si la compagnie n'exerce pas ces droits actuellement.

Les Lignes aériennes Canadien International ont obtenu le droit d'assurer des vols dans le cadre d'un accord de partage de codes avec Finnair, tandis qu'Air Canada peut offrir des services de même nature avec SAS et Lufthansa. Des dispositions entièrement assouplies sur le partage des codes entreront en vigueur à l'été 2000, permettant à chaque pays de désigner des transporteurs multiples pour offrir des services directs, intermédiaires et au-delà.

Le ministre a également annoncé que le marché de Taïwan deviendrait admissible à une deuxième désignation. C'est ainsi qu'Air Canada et EVA Air se sont mises à desservir l'axe Vancouver–Taipei durant l'été 1999, EVA Air le 3 juin et Air Canada le 5 juillet. Les deux compagnies partagent le code l'une de l'autre sur leurs vols. Des considérations liées à la politique étrangère empêchent d'avoir d'accord bilatéral de transport aérien entre le Canada et Taïwan en vertu de la politique d'une seule Chine du gouvernement canadien, mais de nouveaux faisceaux ont commencé d'être desservis aux termes d'une directive ministérielle qui a reçu l'assentiment du ministre des Affaires étrangères.

De nouveaux accords ont été conclus avec la Roumanie et les Émirats arabes unis. En vertu de l'accord révisé avec la Roumanie, Air Canada est autorisée à desservir Bucarest via Francfort, moyennant un partage des codes avec Lufthansa. La compagnie roumaine TAROM a obtenu le droit de desservir Montréal depuis la Roumanie et de poursuivre son vol jusqu'à New York et Chicago. TAROM a commencé à desservir Montréal au mois de juin avec deux vols hebdomadaires assurés au moyen de ses propres avions.

Le Canada a également conclu un accord inaugural avec les Émirats arabes unis autorisant chaque pays à désigner une compagnie qui pourra desservir n'importe quelle ville dans l'un et l'autre pays, soit avec ses propres appareils, soit dans le cadre d'un partage des codes. Air Canada a reçu l'autorisation d'offrir des vols à code partagé avec Emirates Air via London et via Francfort jusqu'à Dubaï, soit avec Lufthansa, soit avec Emirates Air.

Toutes les négociations bilatérales ont été interrompues entre août et la fin de 1999 pendant que se déroulait la restructuration de l'industrie du transport aérien. Le tableau 3-6 énumère les accords bilatéraux de transport aérien en vigueur à la fin de 1999.

1 Le 28 février 2000, un droit de tirage spécial = 0.5146 $CAN.

2 Suite à cette déclaration, le Canada a renégocié ses accords bilatéraux avec la Nouvelle-Zélande, le Mexique et les Pays-Bas en 1998 pour faciliter la création de nouveaux services en vertu de la déclaration du ministre. Les lignes aériennes Canadien International se sont vues octroyer le droit d'offrir des services sous un accord de partage vers la Finlande.

TABLEAU 13-6 : PAYS/TERRITOIRES AVEC LESQUELS LE CANADA AVAIT DES ACCORDS BILATÉRAUX DE TRANSPORT AÉRIEN AU 31 DÉCEMBRE 1999

Antigua	El Salvador	Japon	Russie
Argentine	Fidji	Jordanie	St. Kitts et Nevis
Australie	Finlande	Liban	Sainte-Lucie
Autriche	France	Malaysia	Arabie Saoudite
Bahamas	Allemagne	Mexique	Singapour[1]
Barbade	Grèce	Maroc	Corée du Sud
Belgique	Guatemala	Pays-Bas	Espagne
Brésil	Haïti	Antilles néerlandaises	Suède
Bulgarie	Hong Kong	Nouvelle-Zélande	Suisse
Îles Cayman	Hongrie	Nicaragua	Thaïlande
Chili	Islande[1]	Norvège	Trinidad et Tobago
Chine	Inde	Pakistan	Turquie
Costa Rica	Indonésie	Panama	Ukraine
Cuba	Irlande	Pérou	Émirats arabes unis
Rép. tchèque	Israël[2]	Philippines	Royaume-Uni
Danemark	Italie	Pologne	Venezuela
Rép. Dominican	Côte d'Ivoire	Portugal	
Égypte	Jamaïque	Romanie	

1 Les services à destination de l'Islande et de Singapour sont exploités en vertu des protocoles d'entente en vigueur.
2 Les services à destination d'Israël sont exploités en vertu d'arrangements temporaires.

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

TRAFIC ET SERVICES INTÉRIEURS

Le trafic intérieur passagers a poursuivi son expansion en 1998, encore qu'à un rythme inférieur à 1996 et 1997. Les statistiques préliminaires des aéroports font état d'un taux de croissance modéré du nombre de passagers, à hauteur de 2,4 %, en 1999. Cette variation du trafic passagers est attribuable en partie aux changements survenus dans les niveaux de service et aux mécanismes institués par l'industrie.

Le tableau 13-7 résume la croissance du trafic passagers intérieur depuis sept ans. Il révèle cinq années de croissance d'affilée depuis 1994. La distribution régionale du trafic passager est illustrée à la figure 13-7.

TABLEAU 13-7 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR, 1988 – 1998

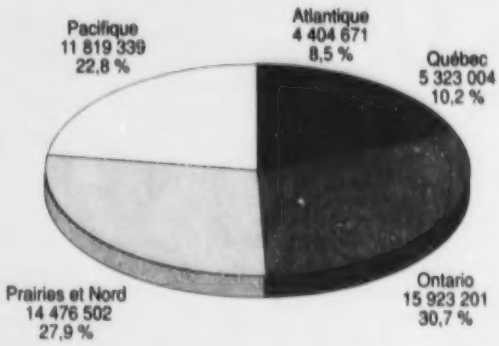
Année	*Milliers*	*Variation %*
1988	23 338	–
1989	22 784	(2,4)
1990	22 784	0,0
1991	20 463	(10,2)
1992	20 500	0,2
1993	19 676	(4,0)
1994	19 902	1,1
1995	20 889	5,0
1996	23 371	11,9
1997	25 224	7,9
1998	25 973	3,0

Note : Le trafic passagers est basé sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais il a été divisé par deux pour éviter le double décompte des passagers.

Source : Statistique Canada

Les compagnies aériennes ont inauguré de nouveaux services réguliers ou ont augmenté la desserte de plusieurs villes en 1999, comme en témoigne le tableau 13-8.

FIGURE 13-7 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR PAR RÉGION, 1998



Note : Passagers embarqués et débarqués (comptabilisés en double).

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6

TABLEAU 13-8 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS NOUVEAUX OU SUPPLÉMENTAIRES, 1999

Route	*Fréquence*	*Compagnie aérienne*
Kitchener/Waterloo–Ottawa	2 vols quotidiens sans escale	Trillium Air
Ottawa–Iqaluit	6 vols hebdomadaires	Air NorTerra
Calgary–Ottawa	2 vols quotidiens sans escale	Air Canada
Toronto–Victoria	1 vol quotidien sans escale, saisonnier	Air Canada
Calgary–Halifax	1 vol quotidien sans escale	Canadien International
Prince George–Calgary	1 vol quotidien sans escale	WestJet
Prince George–Vancouver	1 vol quotidien sans escale	WestJet
Prince George–Victoria	1 vol quotidien sans escale	WestJet
Calgary–Thunder Bay	1 vol quotidien sans escale	WestJet
Edmonton–Grande Prairie	1 vol quotidien sans escale	WestJet

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

Dans certains cas, ces vols sont une riposte concurrentielle aux services existants. La liaison Ottawa–Iqaluit assurée par Air NorTerra, par exemple, fait directement concurrence aux vols assurés par First Air. La liaison Grande Prairie–Edmonton assurée par WestJet fait directement concurrence aux liaisons de AirBC et des Lignes aériennes Canadien Régional. La liaison entre Calgary et Halifax est concurrencée par le nouveau vol assuré par Canadien International et le vol supplémentaire assuré par Air Canada.

Les exploitants qui offrent des vols régionaux et locaux au Québec et dans le Canada atlantique se sont mis à assurer la desserte de la plupart des communautés desservies par InterCanadien dès que cette compagnie a suspendu ses activités au mois de novembre. Étant donné que novembre est traditionnellement une saison de faible trafic, une bonne part du trafic au Québec et dans le Canada atlantique qui n'aurait pas pu être assurée autrement a été absorbée par Air Nova. Il y a eu un rétablissement progressif du service en décembre grâce aux partenaires commerciaux d'InterCanadien, les Lignes aériennes Canadien Régional et Ontario Regional. Ce dernier transporteur avait déjà repris un bon nombre des routes régionales desservies par InterCanadien au mois d'octobre. À cause de la suspension des vols d'InterCanadien, cependant,

Charlo et Chatham/Miramichi (Nouveau-Brunswick) et Stephenville (Terre-Neuve) ont été privés de dessertes aériennes.

Le tableau 13-9 résume le niveau de concurrence dans les 25 principaux marchés, exprimé en nombre de sièges offerts. Il révèle qu'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International concentrent plus de 50 % de chacun de ces marchés. La pénétration de WestJet sur le marché de l'Ouest du Canada est remarquable cependant, surtout quand on sait que la compagnie n'existe que depuis quatre ans. Il faut également signaler les incursions des exploitants canadiens de vols affrétés qui exploitent des avions à réaction (Air Transat, Canada 3000 et Royal Airlines) et qui n'avaient pratiquement aucune présence intérieure avant 1988.

TABLEAU 13-9 : CONCURRENCE SUR LES LIAISONS INTÉRIEURES 1er JULY 1999

			------- Parts du marché (en %) -------				
Rang	Liaison[1]	Sièges quot.[1]	Air Canada[2]	Canadien Intern.[3]	WestJet	Vols affrétés	Autres
1	Montreal–Toronto	4 973	64,4	22,0		13,6	
2	Toronto–Vancouver	4 481	43,3	41,7		15,1	
3	Calgary–Vancouver	4 036	32,3	45,3	15,9	6,5	
4	Calgary–Toronto	3 160	48,2	39,8		12,0	
5	Ottawa–Toronto	2 999	66,7	33,3			
6	Calgary–Edmonton	2 337	31,1	49,8	19,1		
7	Halifax–Toronto	2 184	55,5	32,9		11,6	
8	Toronto–Winnipeg	1 853	66,8	22,4		10,8	
9	Edmonton–Toronto	1 594	51,8	35,0		13,2	
10	Vancouver–Victoria	1 575	41,3	58,7			
11	Edmonton–Vancouver	1 538	26,5	44,8	20,1	8,7	
12	Calgary–Winnipeg	1 050	38,5	30,5	31,0		
13	Kelowna–Vancouver	891	23,2	39,3	37,5		
14	Halifax–St. John's	830	65,1	29,1		5,8	
15	Prince George–Vancouver	810	23,0	49,5	27,5		
16	Montreal–Québec	797	42,8	52,0			5,1
17	Montreal–Ottawa	711	46,4	44,9			8,7
18	Halifax–Montréal	687	64 9	35,1			
19	Vancouver–Winnipeg	687	34,1	43,7		22,2	
20	London–Toronto	649	69,9	30,1			
21	Calgary–Regina	649	34,5	35,1	30,4		
22	Ottawa–Vancouver	644	37,9	56,5		5,6	
23	Thunder Bay–Toronto	643	61,9	35,4		2,7	
24	Calgary–Saskatoon	628	37,3	36,8	25,9		
25	Calgary–Kelowna	621	20,4	35,4	44,2		

1 Les 25 principaux marchés sont classés d'après le nombre de sièges offerts quotidiennement.
2 Le nombre de sièges offerts quotidiennement équivaut au nombre moyen de sièges offerts à bord des vols sans escale dans chaque sens.
3 Les données fournies par Air Canada et Canadien Int. englobent le nombre de sièges exploités par les partenaires régionaux en partage de codes.

Source : Official Airline Guide et indicateurs des compagnies aériennes.

Le tableau 13-10 résume le nombre de liaisons sans escale à destination des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Il démontre que le nombre de liaisons aériennes ne dépend pas seulement du volume de trafic généré par un aéroport, mais également (comme dans le cas de Winnipeg et de Yellowknife) du rôle joué par chaque aéroport comme plaque tournante de desserte des communautés éloignées.

TABLEAU 13-10 : NOMBRE DE MARCHÉS INTÉRIEURS DESSERVIS, Y COMPRIS LE TRAFIC D'AFFRÈTEMENT AU 1er JUILLET 1999

Nombre de marchés desservis par des vols sans escale

Aéroport[1]	Aéroports RNA	Aéroports hors RNA	Total	Nombre de compagnies aériennes[2]
Calgary	13	11	24	7
Charlottetown	2	1	3	3
Edmonton	11	5	16	7
Fredericton	6	1	7	2
Gander	3	2	5	3
Halifax	12	5	17	5
Iqaluit	1	10	11	4
Kelowna	4	1	5	3
London	2	2	4	2
Moncton	6	2	8	4
Montréal/Dorval[3]	10	16	26	8
Ottawa	11	5	16	5
Prince George	3	4	7	3
Québec	4	9	13	3
Regina	6	1	7	5
Saint John	5	0	5	3
St. John's	3	4	7	6
Saskatoon	6	1	7	6
Thunder Bay	3	8	11	6
Toronto	19	10	29	6
Vancouver	13	21	34	11
Victoria	7	1	8	6
Whitehorse	1	2	3	4
Winnipeg	10	20	30	10
Yellowknife	1	16	17	8

1 Tous les aéroports énumérés font partie du Réseau national d'aéroports (RNA).
2 Les compagnies régionales ne sont comptées comme compagnies aériennes que si elles ne partagent pas de codes avec un grand transporteur.
3 Il n'y a pas de services intérieurs à destination de Montréal/Mirabel.

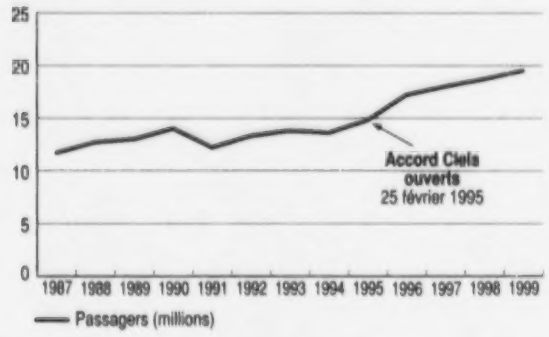
Source : Official Airline Guide et indicateurs des compagnies aériennes.

TRAFIC ET SERVICES TRANSFRONTALIERS CANADA–ÉTATS-UNIS

La croissance du trafic transfrontalier s'est poursuivie pour la cinquième année d'affilée depuis la signature en février 1995 de l'Accord sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis (c.-à-d. « l'Accord Ciels ouverts »). Entre 1994, la dernière année complète avant que le nouvel Accord sur le transport aérien n'entre en vigueur, et 1998, ce marché est passé de 13,6 millions à 18,7 millions de passagers. Les statistiques préliminaires des aéroports indiquent qu'une croissance modérée est intervenue en 1999, à hauteur d'environ 4,2 %. La Figure 13-8 illustre la croissance de ce marché.

Sur le marché transfrontalier, les compagnies canadiennes ont assisté à une véritable envolée du pourcentage de leurs passagers, à tel point qu'en 1998, elles ont transporté légèrement plus de passagers que les compagnies américaines. Cette hausse ne s'est toutefois pas faite aux dépens de l'industrie américaine, dont les compagnies assurent un trafic supérieur de 20 % depuis 1994. Le tableau 13-11 illustre la croissance du marché transfrontalier depuis le nouvel accord intervenu en 1995. Les annexes 13-1 et 13-2 renferment les données sur les entrées, les sorties et la poursuite des activités sur le marché entre le Canada et les États-Unis en ce qui

FIGURE 13-8 : TRAFIC ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 1987 – 1999



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6, Transports Canada

TABLEAU 13-11 : PASSAGERS AÉRIENS CANADA–ÉTATS-UNIS : SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1998

	Transporteurs canadiens		Transporteurs américains		Tous les transporteurs confondus	
Période	*Passagers (milliers)*	*Part du marché (%)*	*Passagers (milliers)*	*Part du marché (%)*	*Passagers (milliers)*	*Variation annuelle (%)*
1991	5 182	42,3	7 057	57,7	12 239	..
1992	5 619	42,2	7 688	57,8	13 307	3,6
1993	5 634	40,9	8 146	59,1	13 780	3,6
1994	5 908	43,3	7 735	56,7	13 643	(1,0)
1995	6 482	43,7	8 367	56,3	14 849	8,8
1996	7 850	45,7	9 317	54,3	17 167	15,6
1997	8 883	49,5	9 068	50,5	17 951	4,6
1998	9 484	50,6	9 257	49,4	18 741	4,4

Note : À l'exclusion des passagers transportés par des transporteurs autres que canadiens et américains.

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6, Transports Canada

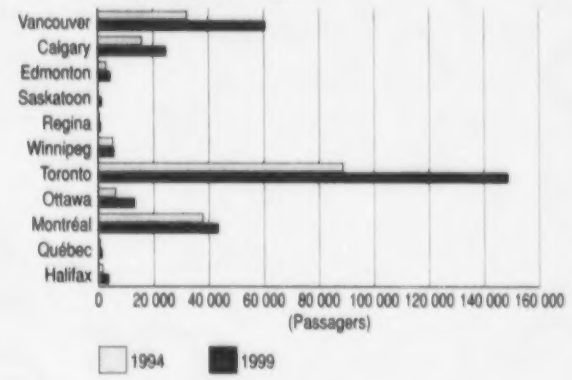
concerne les compagnies aériennes, le siège des transporteurs et les points desservis.

La figure 13-9 compare le nombre de sièges actuellement offerts sur le marché transfrontalier à ceux offerts en 1994. On constate une amélioration notable du nombre de sièges offerts dans la plupart des communautés.

Le tableau 13-12 illustre le nombre d'aéroports américains desservis depuis chaque aéroport du RNA. Ces nombres sont proportionnels au nombre de passagers transfrontaliers desservis à ces aéroports. À noter que le tableau n'inclut pas les services assurés par les compagnies canadiennes de loisir (Air Transat, Canada 3000, Royal Airlines et Sky Service), même si elles jouent un rôle appréciable dans les destinations soleil américaines, particulièrement durant les mois d'hiver.

La concurrence acharnée et les piètres résultats financiers ont entraîné une restructuration des services transfrontaliers sur la côte Ouest au printemps 1999. Les Lignes aériennes Canadien International ont interrompu leur desserte de San Jose au mois de janvier et ont cessé de desservir Seattle, Portland, Las Vegas et San Diego en avril. La suspension de ces liaisons s'est accompagnée de l'annonce d'un accord de

FIGURE 13-9 : CAPACITÉ MOYENNE DES VOLS RÉGULIERS ENTRE LE CANADA ET LES É.-U. (À L'EXCEPTION DES VOLS AFFRÉTÉS), 1994 et 1999



Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

TABLEAU 13-12 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS AMÉRICAINS DESSERVIS (SERVICES RÉGULIERS SANS ESCALE SEULEMENT) AU 1er JUILLET 1999

	Nombre d'aéroports américains	*Nombre de compagnies aériennes*	
Aéroport		Canada	É.-U.
Calgary	10	2	6
Edmonton	4	2	2
Halifax	2	1	2
Kelowna	1	-	1
London	2	-	2
Montréal / Dorval	22	1	5
Ottawa	9	2	5
Québec	2	1	2
Regina	1	-	1
Saskatoon	1	-	1
Thunder Bay	1	-	1
Toronto	45	2	8
Vancouver	20	2	8
Victoria	1	-	1
Whitehorse	2	1	1
Winnipeg	3	1	1

Notes : N'inclut que des aéroports du RNA qui accueillent des services transfrontaliers réguliers.
Les compagnies régionales ne sont comptées comme compagnies que si elles ne partagent pas de codes avec un grand transporteur.
Englobe les services saisonniers.

Source : Official Airline Guide et indicateurs des compagnies aériennes

partage des codes entre Les Lignes aériennes Canadien International et Alaska Airlines, qui desservent plusieurs villes américaines depuis Vancouver avec leur filiale, Horizon Air. La décision prise par les Lignes aériennes Canadien International de signer un accord de partage des codes avec Alaska Airlines a suivi de près l'annonce faite par American Airlines d'un accord de partage des codes avec Alaska Airlines sur le marché intérieur américain. En marge de cette mesure, American Airlines s'est portée acquéreur de la compagnie Reno Air en 1999. Dans le cadre de la restructuration des services, Reno Air s'est retirée du marché de Vancouver lorsqu'elle a suspendu sa liaison Vancouver–Reno au mois d'avril.

En dépit de l'abandon de services sur la côte Ouest, les Lignes aériennes Canadien International ont fait preuve d'un certain dynamisme sur d'autres marchés en 1999. C'est ainsi qu'elles ont ajouté les liaisons Edmonton–Chicago et Calgary–Houston à leur horaire d'été. Les Lignes aériennes Canadien Régional ont ajouté une liaison Ottawa–Raleigh en janvier 1999. Les Lignes aériennes Canadien International ont poursuivi la desserte des marchés très lucratifs entre Vancouver et Los Angeles/San Francisco.

American Airlines a entièrement rétabli son accord de partage des codes avec les Lignes aériennes Canadien International en 1999. American Airlines avait été contrainte de réduire ses partages de codes en 1998 pour se conformer à la convention signée avec ses pilotes.

Air Canada a poursuivi son expansion sur les marchés transfrontaliers, ajoutant huit nouvelles liaisons en 1999, dont quatre assurées avec ses propres appareils. Les plus importantes de ces nouvelles liaisons intéressent Toronto–San Diego et une nouvelle liaison Winnipeg–Denver assurée par sa filiale Air BC. Air Canada a également inauguré deux vols quotidiens sans escale entre Chicago et Calgary au mois de mai. En juillet, Air BC a ajouté une deuxième liaison quotidienne sans escale entre Edmonton et Denver, peu de temps après le départ de Delta Airlines du marché Edmonton–Salt Lake City. Un mois plus tard, Air Canada lançait sa cinquantième nouvelle liaison depuis l'Accord Ciels ouverts en desservant l'aéroport national de Washington depuis Ottawa. À l'automne, Air Canada a inauguré une liaison quotidienne sans escale entre Halifax et l'aéroport Dulles de Washington.

Le transporteur américain Continental Airlines a ajouté trois nouvelles liaisons, dont une entre Québec et Newark assurée par Continental Express. Avec son horaire du printemps 1999, Delta Airlines a cessé la desserte de trois liaisons transfrontalières : Edmonton–Salt Lake City, Ottawa–New York/LaGuardia et Toronto–Boston. En décembre, US Airways a réintroduit son service Toronto-Washington/Reagan après une interruption de 4 ans.

TABLEAU 13-13 : NOUVEAUX SERVICES RÉGULIERS TRANSFRONTALIERS DIRECTS ET SANS ESCALE EN 1999

Route		*Compagnie aérienne*
Calgary	Chicago	Air Canada
Calgary	Houston	Canadien International
Edmonton	Chicago	Canadien International
Halifax	Washington/Dulles	Air Canada
Montréal/Dorval	Cleveland	Continental Express
Montréal/Dorval	Portland, Maine	Air Canada/Air Nova
Ottawa	Raleigh	Canadian Régional
Ottawa	Washington/Reagan	Air Canada
Québec	New York/Newark	Continental Express
Toronto/Pearson	Rochester	Air Canada/Air Ontario
Toronto/Pearson	San Diego	Air Canada
Toronto/Pearson	Syracuse	Air Canada/Air Ontario
Toronto/Pearson	Washington/Reagan	US Airways/Mesa
Vancouver	New York/Newark	Continental (saisonnière)
Vancouver	St. Louis	Trans World (saisonnière)
Winnipeg	Denver	Air Canada/AirBC

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

Le tableau 13-13 fait état des nouvelles liaisons transfrontalières inaugurées en 1999.

TRAFIC ET SERVICES INTERNATIONAUX

Le nombre de passagers internationaux a progressé de 5,9 % en 1998, la majeure partie de cette croissance intéressant les marchés de l'Atlantique et du Sud. Le tableau 13-14 illustre la croissance du trafic passagers international entre le Canada et les pays autres que les États-Unis entre 1991 et 1998. La très forte croissance du trafic passagers sur le Pacifique s'est ralentie en 1998. Cependant, même l'infime croissance enregistrée peut être considérée comme un résultat positif compte tenu de la faiblesse des économies d'Asie.

TABLEAU 13-14 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS INTERNATIONAUX DESSERVIS (SERVICES RÉGULIERS DIRECTS SEULEMENT) AU 1er JUILLET 1999

Aéroport	*Nombre de destinations internationales*	*Nombre de compagnies aériennes* Canadiennes	Étrangères
Calgary	3	2	-
Edmonton	1	1	-
Halifax	5	1	2
Iqaluit	2	1	1
Montréal/Dorval	24	2	14
Montréal/Mirabel	4	1	2
Ottawa	1	2	-
Québec	1	1	-
St. John's	2	1	1
Toronto	41	3	16
Vancouver	15	2	10
Whitehorse	1	-	1
Winnipeg	1	1	-

Notes : Uniquement les aéroports du RNA qui accueillent des services internationaux réguliers, englobe les services saisonniers.

Source : Official Airline Guide et indicateurs des compagnies aériennes.

On s'attend à une poursuite de la croissance modérée en 1999; les statistiques préliminaires des aéroports révèlent une autre progression de 5,9 % du trafic passagers international.

Air Canada a inauguré de nombreux nouveaux services en 1999, notamment la desserte de Copenhague et de Taipei. Elle a inauguré des vols supplémentaires en partage de codes à destination d'Amman, d'Amsterdam, de Bucarest, de Helsinki, de Dubaï et d'Abou Dhabi. Air Canada a également accru la fréquence de ses vols entre Toronto/Ottawa et Londres.

Au mois de mai, Air Canada a inauguré cinq vols hebdomadaires sans escale entre Toronto et Copenhague. Le code SAS est utilisé sur le secteur transatlantique et au-delà de Toronto, tandis qu'Air Canada obtient l'accès à des destinations au-delà de la plaque tournante de SAS, qui est Copenhague. En juin, Air Canada et EVA Air ont conjointement inauguré une nouvelle liaison sans escale entre Vancouver et Taipei, chaque transporteur reliant les deux villes tous les deux jours.

Au mois de mars, Air Canada et Royal Jordanian ont annoncé une liaison d'été en partage de codes entre le Canada et la Jordanie via Londres. Au mois de mai, Air Canada et British Midland ont annoncé l'inauguration d'un vol en partage de codes à destination d'Amsterdam. Au mois d'août, en vertu du nouvel accord bilatéral de transport aérien entre le Canada et les Émirats arabes unis, Air Canada a inauguré un vol quotidien en partage de codes à destination de Dubaï et d'Abou Dhabi en collaboration avec Emirates Air.

Air Canada a également annoncé son intention d'étendre son réseau au Mexique au mois de septembre, se prévalant des droits acquis en vertu de la déclaration faite par le Ministre en juin 1998.

À la suite de la déclaration du Ministre de janvier 1999 autorisant la désignation d'un deuxième transporteur pour desservir Taïwan, Air Canada a inauguré trois vols hebdomadaires entre Vancouver et Taipei en juillet. Cette nouvelle liaison d'Air Canada suit l'inauguration de trois vols hebdomadaires au mois de juin par EVA Air. Les deux compagnies sont convenues de porter le code l'une de l'autre sur leurs vols.

Air Canada a interrompu sa liaison Londres–Delhi au mois de juin. Ce vol était assuré quatre fois par semaine durant la saison hivernale. La capacité de cette liaison a été réaffectée aux liaisons entre Londres et Toronto/Ottawa. Ottawa a interrompu ses vols entre Edmonton et Londres à l'automne.

Les Lignes aériennes Canadien International ont également modifié leur horaire d'hiver 1999-2000, reprenant la liaison Toronto–Milan à Alitalia, qui avait inauguré ce vol au mois de juin à l'achèvement de la modernisation de l'aéroport Malpensa de Milan. En vertu d'un accord conclu entre les deux compagnies, Alitalia dessert Milan et Rome durant l'été tandis que les Lignes aériennes Canadien International assurent les vols durant l'hiver. la liaison assurée par les Lignes aériennes Canadien International toute l'année entre Montréal et Rome n'était pas visée par cet accord. Au mois d'avril, les Lignes aériennes Canadien International ont inauguré un vol quotidien entre Toronto et Moscou via Londres en collaboration avec British Airways.

En même temps, les Lignes aériennes Canadien International ont interrompu leur liaison sans escale entre Toronto et Tokyo au profit de leurs vols entre Vancouver et Tokyo. La compagnie a annoncé par ailleurs qu'elle interrompait sa desserte de Bangkok et de Manille en vertu d'un nouvel accord de partage des codes conclu avec Cathay Pacific. Les vols à destination de Manille ont été suspendus à l'automne 1999 et ceux à destination de Bangkok devaient prendre fin en janvier 2000.

Au nombre des autres changements, mentionnons l'inauguration de vols entre Toronto et Budapest par Malev et entre Montréal et Bucharest par Tarom durant l'été. Malaysia Airlines a mis fin à ses vols entre Vancouver et Kuala Lumpur au mois de janvier. Iberia a interrompu son service entre Montréal et Madrid en octobre.

Au mois de décembre, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International se sont entendues sur le transfert de pouvoirs qui prévoient le rétablissement d'une liaison quotidienne sans escale entre Toronto et Tokyo. Air Canada a fait part de son intention d'inaugurer un vol direct Toronto–Tokyo durant l'été 2000. Air Canada a également annoncé qu'elle inaugurerait une liaison quotidienne Toronto–Hong Kong et qu'elle chercherait à se prévaloir de pouvoirs dormants sur plusieurs autres routes. Tous les changements prévus dépendent de l'aboutissement des négociations des droits de routes nécessaires avec d'autres pays.

Le tableau 13-15 indique le nombre de destinations internationales desservies par les compagnies régulières à partir des aéroports du RNA. À noter que le gros du trafic international est concentré dans les trois plus grandes villes canadiennes, Montréal, Toronto et Vancouver.

TABLEAU 13-15 : CANADA – PASSAGERS AÉRIENS INTERNATIONAUX, SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 1998

	Passagers (millions)			
Période	*Atlantique*	*Pacifique*	*Sud*	*Total*
1991	4,776	1,000	2,222	7,998
1992	5,221	1,140	2,353	8,714
1993	5,345	1,288	2,444	9,077
1994	5,802	1,478	2,560	9,840
1995	6,147	1,760	2,614	10,521
1996	6,413	1,920	2,574	10,907
1997	6,699	2,304	2,905	11,908
1998	7,124	2,314	3,169	12,607
		Variation de %		
1991–92	9,3	14,0	5,9	9,0
1992–93	2,4	13,0	3,9	4,2
1993–94	8,6	14,8	3,9	8,2
1994–95	6,0	19,1	3,0	7,2
1995–96	4,3	9,1	(1,5)	3,7
1996–97	4,5	20,0	12,9	9,2
1997–98	6,3	0,4	9,1	5,9

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6, Transport Canada

L'annexe 13-3 énumère les services internationaux qui étaient assurés au départ et à destination du Canada à la fin de 1999. Ceux-ci englobent les marchés étrangers desservis par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International, de même que les marchés canadiens desservis par des transporteurs étrangers. Cette annexe fournit également une liste partielle des marchés étrangers desservis par les exploitants de vols d'affrètement. Elle indique que 43 pays et territoires offrent actuellement des services réguliers avec le même appareil à partir du Canada. Les transporteurs canadiens desservent 25 de ces pays.

ANNEXE 13-1

SITUATION DES VOLS RÉGULIERS TRANSFRONTALIERS SELON LE SIÈGE DES COMPAGNIES, 1991 – 1999

	Services exploités en février 1995			Services d'avant l'accord suspendus depuis février 1995			Services ajoutés depuis février 1995			Services exploités depuis décembre 1999		
Aéroport	*Canada*	*É.-U.*	*Total*	*Canada*	*É.-U.*	*Total*	*Canada*	*É.-U.*	*Total*	*Canada*	*É.-U.*	*Total*
Toronto/Pearson	14	23	37	1	11	12	32	12	44	45	24	69
Vancouver	6	10	16	1	5	6	4	17	21	9	22	31
Montréal/Dorval	7	10	17		3	3	5	6	11	12	13	25
Calgary	4	5	9	1	3	4	5	6	11	8	8	16
Ottawa	1	6	7		4	4	6	4	10	7	6	13
Halifax	2		2				1	2	3	3	2	5
Edmonton		3	3		2	2	2	1	3	2	2	4
Winnipeg	1	1	2				1		1	2	1	3
Autres	5	8	13	5	2	7		6	6	0	12	12
Total partiel	**40**	**66**	**106**	**8**	**30**	**38**	**56**	**54**	**110**	**88**	**90**	**178**
Conversions en services affrétés	30		30	22		22				8		8
Total	**70**	**66**	**136**	**30**	**30**	**60**	**56**	**54**	**110**	**96**	**90**	**186**

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

ANNEXE 13-2

SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 1999

Aéroport	*Services courants inaugurés après le 24 février 1995*	*Services courants exploités avant le 24 février 1995*	*Services existant avant l'entente et suspendus après le 24 février 1995*	*Nouveaux services suspendus par la suite*
Calgary	Chicago: American Chicago: Canadian Denver: United Houston: Air Canada Houston: Canadian Houston: Continental Los Angeles: Canadian Minneapolis: Northwest San Francisco: United Seattle: Alaska (R) Spokane: Air Canada (R)	Chicago: Air Canada Dallas: American Los Angeles: Air Canada Salt Lake City: Delta (R) San Francisco: Air Canada	Denver: Delta Los Angeles: Delta New York/Newark: Air Canada Spokane: United	Denver: Air Canada Las Vegas: Canadian (C) Las Vegas: Delta Palm Springs: Canadian (C) Phoenix: Canadian (C)
Edmonton International	Chicago: Canadian Denver: Air Canada (R) Seattle: Alaska (R)	Minneapolis: Northwest	Dallas: American Salt Lake City: Delta	Las Vegas: Canadian (C)
Fredericton				Boston: Air Canada (R)
Halifax	Boston: Delta (R) New York/Newark: Continental Washington/Dulles: Air Canada	Boston: Air Canada (R) New York/Newark: Air Canada (R)		Boston: Canadian (R) Detroit: Northwest Ft. Lauderdale: Canadian (C) New York/Kennedy: American (R) Orlando: Air Canada (C) Orlando: Canadian (C) St. Petersburg: Canadian (C) Tampa: Air Canada (C)
Hamilton		Pittsburgh: US Airways (R)		
Kelowna	Seattle: Alaska (R)			
Kenora	Minneapolis: Northwest (R)[1]			
London		Detroit: Northwest (R) Pittsburgh: US Airways (R)		
Moncton				Boston: Air Canada (R) Boston: Delta (R)
Montréal/Dorval	Atlanta: Delta Cleveland: Continental (R) Ft. Lauderdale: Air Canada (C) Hartford: Air Canada (R) Miami: American Minneapolis: Northwest New York/Kennedy: American (R) New York/Newark: Continental Orlando: Air Canada (C) Portland (Maine): Air Canada (R) San Francisco: Air Canada Washington/Dulles: Air Canada Washington/Reagan: Air Canada	Boston: Air Canada Boston: Delta (R) Chicago: Air Canada Chicago: American Cincinnati: Delta Detroit: Northwest Los Angeles: Air Canada Miami: Air Canada New York/LaGuardia: Air Canada New York/LaGuardia: Delta (R) New York/Newark: Air Canada Philadelphia: US Airways Pittsburgh: US Airways Tampa: Air Canada[1]	Baltimore: US Airways Hartford: Delta (R) Miami: Delta	Atlanta: Air Canada Dallas: American New York/Kennedy: Delta Philadelphia: Air Canada (R) Washington/Dulles: ValuJet Washington/Reagan: US Airways
Montréal/Mirabel			Boston: Northwest (R)	
Ottawa	Boston: Air Canada (R) Chicago: Air Canada Chicago: American Detroit: Northwest (R) New York/LaGuardia: Air Canada New York/Newark: Continental (R) Philadelphia: US Airways Raleigh: Canadian (R) Washington/Dulles: Air Canada Washington/Reagan: Air Canada	Boston: Delta (R) New York/Newark: Air Canada Pittsburgh: US Airways (R)	Albany: Delta (R) Baltimore: US Airways New York/Kennedy: US Airways (R) Syracuse: US Airways (R)	New York/Kennedy: American (R) New York/LaGuardia: Delta (R) Orlando: Canadian (C) St. Petersburg: Canadian (C)
Québec	New York/Newark: Continental (R)	Boston: Delta (R)	New York/Newark: Air Canada (R)	New York/Kennedy: American (R)

Voir page suivante

ANNEXE 13-2 (SUITE)

SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 1999

Aéroport	*Services courants inaugurés après le 24 février 1995*	*Services courants exploités avant le 24 février 1995*	*Services existant avant l'entente et suspendus après le 24 février 1995*	*Nouveaux services suspendus par la suite*
Regina	Minneapolis: Northwest (R)		Minneapolis: Canadian (R)	
Saint John			Boston: Canadian (R) New York/Newark: Air Canada (R)	Boston: Delta (R)
Saskatoon	Minneapolis: Northwest			
Thunder Bay		Minneapolis: Northwest (R)		
Toronto/Pearson	Allentown: Air Canada (R) Atlanta: Air Canada Atlanta: Delta Boston: Canadian Charlotte: Air Canada Charlotte: US Airways (R) Chicago: Canadian Cleveland: Continental (R) Columbus: Air Canada (R) Columbus: US Airways (R) Dallas: Canadian Denver: Air Canada Ft. Lauderdale: Air Canada (C)' Ft. Myers: Air Canada (C)' Harrisburg: Air Canada (R) Houston: Continental Kansas City: Air Canada Las Vegas: Air Canada (C) Miami: American Miami: Canadian Milwaukee: Air Canada Milwaukee: Midwest Express Minneapolis: Air Canada Minneapolis: Northwest Nashville: Air Canada New Orleans: Air Canada New York/LaGuardia: Canadian New York/Newark: Continental Orlando: Air Canada (C)' Orlando: Canadian Philadelphia: Air Canada Phoenix: Air Canada Pittsburgh: Air Canada Pittsburgh: US Airways Providence: Air Canada (R) Raleigh: Air Canada Raleigh: Canadian (R) Richmond: Air Canada (R) Rochester: Air Canada (R) St. Louis: Air Canada St. Louis: Trans World San Diego: Air Canada San Jose: Air Canada Seattle: Air Canada Syracuse: Air Canada (R) Washington/Dulles: Air Canada Washington/Reagan: Air Canada Washington/Reagan: US Airways West Palm Beach: Air Canada (C)'	Baltimore: Air Canada (R) Baltimore: US Airways (R) Boston: Air Canada Chicago: Air Canada Chicago: American Chicago: United Cincinnati: Delta (R) Cleveland: Air Canada Dallas: American Dayton: US Airways (R) Detroit: Northwest Grand Rapids: Midwest Express (R) Hartford: Air Canada (R) Honolulu: Canadian Houston: Air Canada Indianapolis: US Airways (R) Los Angeles: Air Canada Miami: Air Canada New York/LaGuardia: Air Canada New York/LaGuardia: American New York/Newark: Air Canada Philadelphia: US Airways San Francisco: Air Canada San Francisco: United Tampa: Air Canada	Albany: Delta(R) Boston: US Airways Cleveland: US Airways (R) Hartford: Delta (R) Miami: Delta Nashville: American Pittsburgh: Delta Rochester: US Airways Syracuse: Delta (R) Tampa: Delta Washington/Dulles: Canadian (R) Washington/Dulles: Delta (R)	Boston: Delta (R) Cincinnati: Air Canada Dallas: Air Canada Ft. Lauderdale: Canadian (C) Ft. Myers: Canadian (C) Indianapolis: Air Canada (R) Nashville: Delta (R) Saginaw: Midwest Express (R) St. Petersburg: Canadian (C) Sarasota: Canadian (C) Tampa: American Tampa: Canadian Washington/Reagan: US Airways West Palm Beach: Canadian (C)
Toronto/City Centre				Syracuse: US Airways (R)

Voir page suivante

ANNEXE 13-2 (SUITE)

SITUATION DES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS AU 31 DÉCEMBRE 1999

Aéroport	*Services courants inaugurés après le 24 février 1995*	*Services courants exploités avant le 24 février 1995*	*Services existant avant l'entente et suspendus après le 24 février 1995*	*Nouveaux services suspendus par la suite*
Vancouver	Boston: Canadian Chicago: Canadian Dallas: American Dallas: Canadian Denver: United Detroit: Northwest [1] Honolulu: Air Canada (C) Houston: Continental Kahului/Maui: Air Canada (C) Las Vegas: Alaska Los Angeles: Alaska Los Angeles: United Minneapolis: Northwest New York/Kennedy: American New York/Newark: Continental [1] Palm Springs: Alaska [1] Phoenix: Alaska [1] Phoenix: America West St. Louis: Trans World [1] Salt Lake City: Delta (R) San Francisco: Air Canada San Francisco: Alaska San Francisco: United	Chicago: United Honolulu: Canadian Los Angeles: Canadian Portland: Air Canada (R) Portland: Alaska (R) Portland: Delta (R) San Francisco: Canadian Seattle: Air Canada (R) Seattle: Alaska (R) Seattle: United (R)	Bellingham: Alaska (R) Los Angeles: Delta San Francisco: Delta San Jose: American Seattle: Canadian (R) Spokane: Northwest	Atlanta: Delta Cincinnati: Delta Denver: Air Canada Las Vegas: America West Las Vegas: Canadian Los Angeles: Air Canada Miami: American Palm Springs: Canadian (C) Portland: Canadian (R) Reno: Reno Air Reno: Canadian (C) San Diego: Alaska San Diego: Canadian San Jose: Canadian (R)
Victoria		Seattle: Alaska (R)	Port Angeles: Alaska (R)	Seattle: Air Canada (R)
Whitehorse	Anchorage: Alaska (R) [1]			
Winnipeg	Denver: Air Canada (R)	Chicago: Air Canada Minneapolis: Northwest		Chicago: American Las Vegas: Canadian (C) Orlando: Air Canada (C) Palm Springs: Canadian (C)
Yarmouth			Boston: Air Canada (R)	

Notes: (R)- Services assurés par des filiales régionales.
(C)- Services affrétés par Air Canada et Canadien International avant le 24 février 1995.

1 Service saisonnier.

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

ANNEXE 13-3

SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX AU 31 DÉCEMBRE 1999 (SERVICES TRANSFRONTALIERS CANADA – É.-U. NON COMPRIS)

Secteur	*Points à l'étranger desservis par des transporteurs aériens canadiens*		*Points à l'étranger desservis par des transporteurs aériens étrangers*	*Principaux services aériens*
	Air Canada	***Canadian***		
Atlantique	Copenhagen Frankfurt Glasgow London Manchester Paris Tel Aviv Zurich	London Milan Rome	Aeroflot: Montréal, Toronto Air France: Montréal, Toronto Air Ukraine: Toronto Alitalia: Toronto British Airways: Montréal, Toronto, Vancouver Czech Airlines: Montréal, Toronto El Al: Montréal, Toronto Icelandair: Halifax KLM: Montréal, Toronto, Vancouver Lufthansa: Toronto, Vancouver Malev: Toronto Olympic: Montréal, Toronto Pakistan International: Toronto Royal Air Maroc: Montréal Sabena: Montréal Swissair: Montréal TAROM: Montréal	Amsterdam Frankfurt Glasgow Lisbon London Manchester Paris Warsaw
Pacifique	Hong Kong Osaka Seoul Taipei	Bangkok Beijing Hong Kong Nagoya Taipei Tokyo	Air China: Vancouver Cathay Pacific: Toronto, Vancouver Eva Airways: Vancouver Japan Airlines: Vancouver Korean Air: Toronto, Vancouver Mandarin: Vancouver Singapore Airlines: Vancouver	
Sud	Antigua Barbados Bermuda Fort-de-France Kingston Montego Bay Nassau Pointe-a-Pitre Port-au-Prince Port of Spain St. Lucia	Buenos Aires Mexico City Sao Paulo	BWIA: Toronto Cubana: Montréal, Toronto LACSA: Toronto Mexicana: Montréal, Toronto VASP: Toronto	Acapulco Aruba Cancun Ciego de Avila Holguin Ixtapa Manzanillo Mazatlan Montego Bay Nassau Puerto Plata Puerto Vallarta Punta Cana Santo Domingo Varadero
Autres	Air Transat: Paris First Air: Kangerlussuaq		Air St. Pierre: Halifax, Montréal, St. John's, Sydney Greenlandair: Iqaluit	

Source: Transport Canada, Air Policy

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

14

Entre 1991 et 1998, la productivité des entreprises de transport s'est améliorée chaque année. Quand les marchés sont concurrentiels et dynamiques, les gains de productivité peuvent être répercutés, partiellement ou totalement, sur les usagers par une baisse des prix.

Le bilan économique du secteur des transport permet de se faire une image assez exacte de la contribution de ce secteur à l'ensemble de l'économie.

Le rendement économique d'un secteur se mesure aux gains de productivité et à la répartition de ces gains entre divers protagonistes de l'économie. Les gains de productivité qui sont répercutés sur les usagers sous forme d'une baisse des prix sont ceux qui présentent le plus d'intérêt. Le tableau 14-1 illustre les indicateurs de rendement de certaines entreprises de transport entre 1991 et 1999.

TABLEAU 14-1 : INDICATEURS DE RENDEMENT DE CERTAINES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE L'ÉCONOMIE

	Pourcentage annuelle	
	1991 – 1998	1998 – 1999
Productivité		
Entreprises de Transport	2,5	0,2[1]
Économie des entreprises	1,7	1,5[2]
Prix		
Entreprises de Transport	(0,4)	1,4[3]
Économie des entreprises	1,6	1,5[3]
Production		
Entreprises de Transport	6,4	5,4[1]
Économie des entreprises	3,1	2,6[2]

1 Variation entre 1997 et 1998.
2 Estimations préliminaires.
3 Basé sur les six premiers mois de l'année 1999.

Source : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada

Entre 1991 et 1998, la productivité des entreprises de transport a augmenté en moyenne de 2,5 % par an. En 1998, cette progression a diminué à 0,2 %.

Lorsque les marchés sont concurrentiels et dynamiques, les gains de productivité peuvent être répercutés, partiellement ou totalement, sur les usagers sous forme d'une baisse des prix. Entre 1991 et 1998, les prix pratiqués par certaines entreprises de transport[1] ont baissé en termes réels de 0,4 % par an. En 1999, les prix des mêmes entreprises ont augmenté marginalement de 1,4 %. L'augmentation de la demande dans le secteur des transports depuis 1991 est partiellement attribuable à la relance de l'économie. On peut néanmoins affirmer que la baisse des prix a elle aussi contribué à l'augmentation de la demande. Entre 1991 et 1998, la production des grandes entreprises de transport a progressé chaque année de 6,4 %.

Dans le reste de ce chapitre, nous analysons le rendement de chaque entreprise de transport, en indiquant les points forts de l'année la plus récente au sujet de laquelle il existe des données et en analysant les indicateurs de rendement. L'analyse du rendement de l'industrie du transport maritime n'a pas pu être actualisée en 1998 faute de données.

Les principales statistiques relatives à chaque entreprise de transport sont présentées sous forme de tableaux à la fin du chapitre. Le tableau 14-11 illustre les indicateurs de prix et de production; le tableau 14-12 illustre les économies réalisées par les usagers au chapitre des coûts; le tableau 14-13 illustre les indicateurs de la productivité et des coûts unitaires; et le tableau 14-14 illustre la structure des coûts.

TRANSPORT FERROVIAIRE

SERVICES FERROVIAIRES MARCHANDISES

Les transporteurs ferroviaires de marchandises génèrent pour 7 milliards $ de recettes par an. Les deux principales compagnies de chemin de fer confondues concentrent 90 % de ce chiffre, contre 10 % aux compagnies régionales/secondaires.

Le présent rapport se concentre sur le rendement des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Ltée, même si l'analyse financière comporte une courte analyse du rendement des compagnies régionales/secondaires.

1 Les grandes entreprises de transport ferroviaire de marchandises, de transport aérien et de camionnage représentent 92 % des recettes de toutes les entreprises analysées dans ce chapitre.

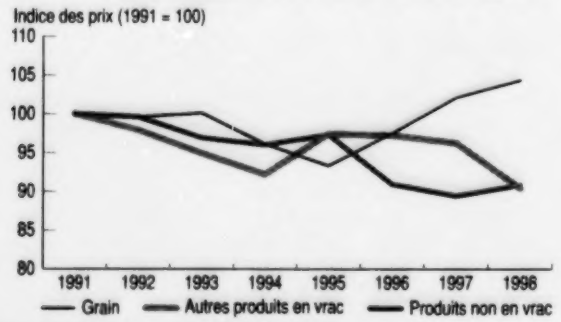
VARIATIONS DE LA PRODUCTION ET DES PRIX

Au cours des trois premiers trimestres de 1999, le volume de marchandises transportées par le CN et le CPR a augmenté de 3,6 % par rapport à la même période en 1998. Cela est attribuable à la reprise du trafic du grain et à la croissance du trafic intermodal et des produits automobiles et forestiers. Entre 1991 et 1998, le taux de croissance annuelle moyen de la production des compagnies de chemin de fer a été d'environ 2 %.

Les prix des services ferroviaires sont demeurés à leur niveau de 1997 en 1998, mais ont chuté de 4 % au cours des neuf premiers mois de 1999. En 1998, le prix ferroviaire moyen était inférieur de 7 % à ce qu'il était en 1991, ce qui témoigne du fait que les expéditeurs ont profité d'une partie des avantages résultant des gains de productivité enregistrés par les compagnies de chemin de fer. Depuis 1991, l'évolution des prix des deux principales compagnies de chemin de fer s'est traduite pour les expéditeurs par une baisse d'environ 1,1 milliard $ des coûts de transport des marchandises ferroviaires. Cela équivaut à une diminution de 17 % de leurs factures de transport ferroviaire entre 1991 et 1998.

Si l'on se base sur les groupes de produits, toutefois, les prix de transport des marchandises ont fluctué, ce qui reflète les facteurs de marché propre à chaque produit. La figure 14-1 compare l'évolution des prix de transport des marchandises ferroviaires à propos de certains groupes de produits entre 1991 et 1998 : le grain, les produits en vrac (produits primaires à l'exception du grain) et les produits non transportés en vrac (ce qui comprend les produits semi-fabriqués, les produits finis et le trafic intermodal). On peut en déduire que le taux moyen de transport ferroviaire du grain a augmenté de 10 % depuis 1995. En raison des baisses importantes enregistrées en 1994 et 1995, cependant, le taux moyen de transport du grain en 1998 a été supérieur d'à peine 2 % à ce qu'il était en 1991. Les taux de transport d'autres produits en vrac et non transportés en vrac sont inférieurs à ce qu'ils étaient en 1991.

FIGURE 14-1 : INDICE DES PRIX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES FERROVIAIRES PAR GROUPE DE PRODUITS, 1991 – 1998



Source : Statistique Canada, « Le transport ferroviaire au Canada ».

STRUCTURE DES COÛTS

Le coût total des services ferroviaires marchandises au Canada peut être ventilé en coûts variables et en coûts en capital ou coûts fixes. En 1998, les coûts variables comme les coûts de main-d'oeuvre, de carburant et d'autres matériaux et services ont représenté 73 % des coûts totaux. Les coûts en capital ou coûts fixes, notamment l'amortissement et les dépenses de location, les coûts de service de la dette et le rendement des capitaux propres ont concentré les 27 % restants.

Les coûts de main-d'oeuvre du secteur ferroviaire, en pourcentage des coûts totaux, ont baissé de 40 % à 36 % entre 1991 et 1998. L'augmentation des coûts des autres matériaux et des services achetés a dépassé la baisse des coûts de main-d'oeuvre. La part des coûts de carburant est restée stable, à hauteur d'environ 8 % des coûts totaux. La part des coûts en capital a baissé en 1998 par rapport à 1991 en raison d'une diminution des taux d'intérêt.

INDICATEURS DES COÛTS ET DE LA PRODUCTIVITÉ

Après une forte croissance de la productivité en 1996 et 1997, le CN et le CPR ont continué d'afficher d'importants gains de productivité en 1998. Cette tendance à la hausse est essentiellement attribuable à l'utilisation plus efficace d'intrants variables. La productivité des facteurs variables, qui compare la croissance des extrants à la croissance des intrants non en capital regroupés comme les coûts de main-d'oeuvre, de carburant et de matériaux, a augmenté de 6,6 % en 1998. La main-d'oeuvre a été le facteur qui a le plus contribué à l'augmentation globale de la productivité des compagnies de transport de marchandises de classe I en 1997, même s'il a été dépassé par l'efficience accrue de l'utilisation du carburant et des matériaux en 1998.

Depuis dix ans, les principaux gains de productivité dans le secteur ferroviaire sont essentiellement attribuables aux compressions d'effectifs[2]. Les deux principales compagnies de marchandises ont ces dernières années poursuivi leurs plans de restructuration des effectifs. Par exemple, en 1998-1999, le CN a opéré 3 000 suppressions d'emplois et le CPR a annoncé un plan de réduction des effectifs au deuxième trimestre qui a touché 1 900 employés.

La productivité partielle des intrants en capital a régressé de 3,8 % en 1998 par rapport à 1997. Cette baisse est partiellement attribuable à l'importance des investissements engagés par les compagnies de chemin de fer dans de nouvelles locomotives et du matériel roulant, même si cela a été quelque peu modéré par les gains de productivité des intrants variables.

La productivité globale des facteurs des compagnies de chemin de fer de classe I a progressé de 3,5 % en 1998. Depuis 1991, elle a augmenté de 27 %.

2 Dans ce rapport, nous avons rajusté la somme de travail historique pour nous conformer aux tableaux d'amortissement des compagnies de chemin de fer relatifs aux charges spéciales attribuables aux compressions d'effectifs. Cet ajustement a eu un effet sur les estimations de la productivité annuelle de la main-d'oeuvre et des facteurs globaux entre 1992 et 1997, même s'il ne modifie pas la conclusion générale selon laquelle les compagnies de chemin de fer canadiennes ont enregistré d'importants gains au niveau de la productivité de la main-d'oeuvre et de la productivité totale durant cette période.

La courbe des coûts unitaires des compagnies de chemin de fer affiche une tendance à la baisse depuis 1991, le taux annuel moyen de baisse se chiffrant à 2,7 %. La diminution des coûts unitaires a permis au CN et au CPR d'offrir des prix compétitifs et d'améliorer en même temps leurs résultats financiers. Si l'on prend 1991 comme année de référence, la tenue de la productivité a permis au secteur ferroviaire d'enregistrer en 1998 des coûts totaux inférieurs de 2,1 milliards $ à ce qu'ils auraient été sans cette amélioration de la productivité. Ces économies sont appréciables puisqu'elles représentent 32 % de la base des coûts de ce secteur.

RENDEMENT FINANCIER

Ces dernières années, les retombées à long terme des gains de productivité ont permis aux compagnies de chemin de fer d'améliorer nettement leur rentabilité. Les opérations canadiennes du CN et du CPR ont continué d'afficher un meilleur rendement financier en 1999, si l'on se base sur les résultats des neuf premiers mois. Exception faite des charges spéciales, leur ratio d'exploitation moyen a été de 79 %, soit une hausse de 3 % par rapport à la même période en 1998. À la fois le CN et le CPR ont rapporté des résultats financiers record au quatrième trimestre de 1999 pour l'ensemble consolidé de leur système.

Le tableau 14-2 illustre les résultats financiers des compagnies de chemin de fer de classe I et des compagnies régionales/secondaires.

TABLEAU 14-2 : RÉSULTATS FINANCIERS DES SERVICES MARCHANDISES FERROVIAIRES

	1995	*1996*	*1997*	*1998*
Compagnies de classe I – Opérations canadiennes				
Recettes (millions $)	6 019	6 150	6 778	6 436
Dépenses (millions $)[1]	5 559	5 215	5 664	5 289
Bénéfice d'exploitation (millions $)	460	934	1 114	1 147
Ratio d'exploitation (%)	92,4	84,8	83,6	82,2
Compagnies régionales/secondaires				
Recettes (millions $)	628	680	727	744
Dépenses (millions $)[1]	477	643	647	644
Ratio d'exploitation (%)	76,1	94,5	89,0	86,6

Note : 1 À l'exclusion des charges spéciales.

Source : Statistique Canada, « Le transport ferroviaire au Canada ».

Les recettes marchandises globales ont chuté de 5 % en 1998. Malgré cela, le ratio d'exploitation moyen enregistré par le CN et le CPR en 1998 au chapitre de leurs opérations canadiennes a été ramené à 82 %, de 84 % en 1997, ce qui reflète l'importance des efforts déployés pour comprimer les coûts.

Les recettes d'exploitation confondues du CN et du CPR sont passées à 1,1 milliard $ (exception faite des charges spéciales) en 1998, soit une hausse de 3 % par rapport à 1997.

Pour faciliter les comparaisons annuelles, les postes extraordinaires sont exclus, même s'ils sont mentionnés à cause de l'importance de leurs montants. Le CN a subi des charges spéciales de 590 millions $ en 1998, et le CPR, des charges spéciales de 501 millions $ au deuxième trimestre de 1999, les deux étant attribuables aux compressions d'effectifs. Même si ces compressions intéressent tout le réseau, la plupart ont touché les opérations canadiennes.

Avec l'achat de la compagnie Illinois Central aux États-Unis, les opérations canadiennes du CN ne représentent plus que 68 % du total de CN Amérique du Nord en pourcentage des recettes totales du réseau. Les recettes du CPR au titre de ses opérations canadiennes représentent 73 % de ses recettes globales.

Les compagnies régionales ont elles aussi profité de la vigueur de l'économie canadienne en 1998. Cette année-là, les recettes et les dépenses totales des compagnies de classe II se sont élevées respectivement à 744 millions $ et 644 millions $. Par rapport à 1997, les recettes ont progressé de 2,3 % et les dépenses sont demeurées essentiellement au même niveau. Les ratios d'exploitation se sont améliorés, pour passer de 89 % en 1997 à 87 % en 1998. L'augmentation des recettes en 1998 est partiellement attribuable aux nouvelles compagnies secondaires qui ont vu le jour à la fin de 1997 et en 1998. Ces compagnies desservent essentiellement les marchés locaux de transport de marchandises.

VIA RAIL

VIA Rail a généré des recettes voyageurs de 217 millions $ au cours des trois premiers trimestres de 1999, soit une hausse de 10 % par rapport à la même période en 1998, la croissance étant particulièrement forte dans le corridor Québec–Ontario et dans l'Ouest.

VARIATIONS DE LA PRODUCTION ET DES PRIX

Depuis 1991, VIA a enregistré une croissance notable de ses recettes d'exploitation, essentiellement grâce à des hausses de prix. Cette dynamique s'est poursuivie en 1998, année où les prix globaux de VIA ont augmenté de 7,2 % alors que la production baissait de 2,4 %.

Entre 1991 et 1998, le prix des services ferroviaires voyageurs a augmenté en moyenne de 4,8 % par an, soit plus que le taux d'inflation. Ces hausses de prix expliquent que les voyageurs de VIA aient contribué pour 37 millions $ à la réduction de ses déficits d'exploitation. La demande de services ferroviaires voyageurs a augmenté au milieu des années 1990, surtout pour les services sur les longues distances, même si les différents segments du marché des voyageurs ferroviaires ont stagné ou ont même régressé depuis deux ans. Par conséquent, la production de VIA en 1998 a été inférieure de 0,2 % à ce qu'elle était en 1991.

Par marché, les services sur les longues distances ont enregistré les plus fortes hausses de prix, avec une moyenne de 7 % entre 1991 et 1998. Pendant la même période, les prix des services dans le corridor ont affiché une augmentation moyenne de 4 % par an, alors que la desserte des régions éloignées a connu une hausse plus modérée se chiffrant à 2,9 % par an.

STRUCTURE DES COÛTS

Les coûts de VIA se composent de coûts variables (79 %) et de coûts en capital (21 %). Les coûts variables peuvent être ventilés en coûts de main-d'oeuvre, de carburant, de commercialisation, en paiements aux transporteurs et en autres matériaux et services. La structure des coûts de VIA n'a pas affiché d'évolution significative entre 1991 et 1998.

En 1998, les coûts salariaux sont demeurés le plus important poste de VIA, à hauteur de 39 % de ses coûts totaux. En termes de valeur, les coûts salariaux totaux équivalent à peu près au total des recettes voyageurs de VIA. Les coûts de carburant ont régressé en 1998, pour atteindre 3,6 % des coûts totaux grâce à une baisse des prix du carburant.

Les coûts de marketing (promotion et commissions versées aux billettistes) ont représenté 6 % du total des coûts, ce qui correspond à 14 % des recettes voyageurs de VIA. Les paiements versés aux transporteurs ont représenté 12 % des coûts de VIA. Parmi les autres coûts variables, il faut mentionner les impôts autres que sur le revenu (3 %) et une catégorie résiduelle qui représente 17 % des coûts de VIA.

La part des coûts en capital de VIA, notamment le coût de renonciation prévu de son capital, occupe le troisième rang par ordre d'importance dans le secteur des transports, après celle du CN et du CPR et des réseaux de transport en commun.

INDICATEURS DES COÛTS ET DE LA PRODUCTIVITÉ

La productivité totale des facteurs de VIA a progressé de 32 % entre 1991 et 1998, la majeure partie des gains de productivité ayant été réalisés en 1994 et 1995. Grâce à cette forte productivité, VIA a réussi à comprimer ses coûts nominaux de 117 millions $ depuis 1991, ce qui équivaut à 73 % de la baisse des subventions. En termes réels, la compression des coûts se chiffre à 172 millions $, ou 36 % de l'assiette des coûts de VIA.

Les coûts de main-d'oeuvre et de carburant, les services fournis par le CN et le CPR et d'autres matériaux et services sont regroupés sous forme d'un facteur de production « variable » des services ferroviaires voyageurs. Cela élimine les effets de substitution entre ces facteurs. Durant la période de 1991 à 1998, la productivité de ce facteur variable a progressé en moyenne de 3,5 % par an.

La productivité de la main-d'œuvre chez VIA a progressé en moyenne au rythme exceptionnel de 4 % par an, malgré une baisse en 1998. Les niveaux de productivité de VIA Rail peuvent être comparés à ceux d'autres secteurs des transports sous plus d'un angle. Comme l'illustre le tableau 14-3, lorsqu'on utilise comme base de comparaison les recettes par employé en dollars constants, on constate que les employés des compagnies aériennes régionales affiliées à Air Canada et aux Lignes aériennes Canadien International ont généré 3,7 fois plus de recettes que les employés de VIA en 1997. Les employés des entreprises d'autocars interurbains ont généré pour leur part 53 % plus de recettes. Ces comparaisons incitent à croire que la forte croissance de la productivité de la main-d'oeuvre de VIA est sans doute attribuable à une productivité inexploitée.

TABLEAU 14-3 : RECETTES GÉNÉRÉES PAR EMPLOYÉ CHEZ VIA, LES COMPAGNIES AÉRIENNES RÉGIONALES ET L'INDUSTRIE DE L'AUTOCAR

En dollars constants (1991)

	1991	*1997*
VIA Rail	30,4	42,8
Compagnies aériennes régionales	115,1	156,7
Entreprises d'autocars interurbains	57,7	65,3

Source : Transports Canada, selon les registres de VIA Rail et de l'Office des transports du Canada.

RÉSULTATS FINANCIERS

VIA Rail a reçu 167 millions $ de subventions d'exploitation en 1998, soit un peu moins de la moitié de ce qu'elle a reçu en 1991. Son taux de recouvrement des coûts, compte tenu des coûts du capital, est passé de 24 % à 41 % durant la même période, comme en témoigne le tableau 14-4.

TABLEAU 14-4 : RÉSULTATS FINANCIERS DE VIA

	1991	*1996*	*1997*	*1998*
Recettes d'exploitation (millions $)	145	175	188	197
Dépenses d'exploitation (millions $)[1]	506	433	429	438
Coût total (millions $)	596	488	487	479
Taux de recouvrement des coûts (%)[2]	24,3	35,9	38,6	41,1
Subventions d'exploitation (millions $)	328	205	196	167

Notes :
1 Englobe l'amortissement, mais exclut les charges extraordinaires.
2 Recettes d'exploitation divisées par le coût total.

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada.

Entre 1991 et 1997 inclusivement, VIA a réussi à maintenir une situation financière positive. Cela n'a toutefois pas été le cas en 1998. Devant l'amputation des aides publiques en 1998, le transporteur a dû aller puiser près de 15 millions $ dans son fonds de renouvellement des actifs pour combler son découvert de trésorerie afin de faire face à ses dépenses d'exploitation.

CAMIONNAGE

Cette section se concentre sur le rendement des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 1 million $. Les entreprises dont la majeure partie des activités ont trait aux déménagements sont exclues de l'analyse qui suit (4 % des recettes des plus gros transporteurs).

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Entre 1991 et 1998, les recettes de l'industrie du camionnage ont connu une progression annuelle de 8,8 %. Cette croissance est attribuable au regain du niveau d'activité et non à la hausse des prix, qui ont baissé marginalement de 0,5 % par an. En termes réels, la baisse des prix s'est en fait chiffrée à 2,1 % par an. Depuis 1991, le secteur du camionnage n'a enregistré des hausses de prix qu'au cours de deux années. Les baisses de prix observées dans les entreprises de camionnage pour compte d'autrui depuis 1991 ont contribué à réduire de 1,8 milliard $ (12 %) en 1998 les coûts de camionnage des expéditeurs.

Les résultats préliminaires de la première moitié de 1999 indiquent que la croissance des recettes a continué d'être forte et que les prix se sont affermis.

La variation des prix des services de camionnage intraprovinciaux par opposition à interprovinciaux a été minime durant la période de 1991 à 1998. Les prix des services de camionnage transfrontaliers ont pour leur part affiché une hausse marginale de 0,7 % par an depuis 1991.

L'essor des activités de camionnage transfrontalières des transporteurs ayant leur siège au Canada est tout à fait remarquable, puisque l'augmentation de la production s'est chiffrée en moyenne à 15 % par an. Cela est le fait de trois facteurs : la croissance des échanges transfrontaliers qui a atteint 8 % par an; la plus forte pénétration du marché américain (qui se mesure à la plus grande distance parcourue par les marchandises transportées par la route entre le Canada et les États-Unis) qui a augmenté de 2 % par an; et l'augmentation de la part du marché des transporteurs ayant leur siège au Canada dans les activités transfrontalières, comme en témoigne l'augmentation de la part des véhicules routiers commerciaux immatriculés au Canada qui franchissent la frontière entre le Canada et les États-Unis. Ce troisième facteur est sans doute responsable de près du quart de la croissance affichée par les entreprises de camionnage canadiennes au chapitre des opérations transfrontalières.

La croissance de la production sur les marchés nationaux n'a représenté qu'à peine la moitié de la croissance de la production sur les marchés transfrontaliers entre 1991 et 1998. En 1998 et 1999, cependant, l'activité nationale de l'industrie du camionnage a dépassé celle des marchés transfrontaliers, ce qui traduit la vigueur accrue des marchés nationaux.

STRUCTURE DES COÛTS

À l'instar de VIA Rail, les facteurs de production variables de l'industrie du camionnage (à savoir main-d'oeuvre, carburant, services de transport achetés et autres matériaux et services) ont été regroupés pour éviter les problèmes de mesure résultant par exemple d'une éventuelle substitution entre la main-d'oeuvre interne et la sous-traitance. En 1998, les coûts variables ont représenté 89 % des coûts du secteur; les coûts en capital, qui désignent tous les biens immobilisés qu'utilisent les entreprises de camionnage, peu importe qu'ils soient loués ou qu'ils leur appartiennent, ont représenté le solde de 11 %. En 1991, les coûts en capital représentaient 14 % des coûts totaux.

Parmi les facteurs variables, la main-d'oeuvre concentre 46 % des coûts totaux, soit une baisse par rapport aux 48 % enregistrés auparavant. La part des coûts du carburant est passée de 12 % à 13 % entre 1991 et 1998.

INDICATEURS DE LA PRODUCTIVITÉ ET DES COÛTS UNITAIRES

La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a progressé de 2,1 % par an entre 1991 et 1998. En 1998, les coûts unitaires de camionnage étaient inférieurs de 7 % à ce qu'ils étaient en 1991. Plus récemment, le rendement de ce secteur en termes de productivité et de coûts unitaires a largement dépassé la dynamique à plus long terme. Depuis 1991, la tenue des coûts a permis à l'industrie du camionnage de comprimer ses dépenses de 2,2 milliards $ en 1998, soit 15 % de son assiette des coûts.

Étant donné que les prix qui se rattachent aux facteurs de production variables qu'on utilise dans l'industrie du camionnage suivent la dynamique des prix dans l'économie en général, l'origine de la baisse des coûts dans le secteur du camionnage est le fait d'une hausse de la productivité dans l'utilisation de ces facteurs de production variables. Ce gain de productivité des facteurs de production variables n'est pas le fait d'une substitution par le capital, étant donné que la productivité du capital a elle aussi augmenté. Même si cela peut être indicatif d'une meilleure utilisation des actifs, il peut aussi s'agir en partie du reflet de l'âge moyen du capital social qu'utilise l'industrie. La baisse du coût en capital résultant d'une diminution des taux d'intérêt et d'imposition a elle aussi contribué à cette situation.

Les capitaux ont représenté 27 % de la baisse des coûts des entreprises de camionnage, ce qui est plus du double de leur importance dans les coûts globaux de l'industrie.

RÉSULTATS FINANCIERS

Le camionnage est un secteur dont la rentabilité peut être atteinte moyennant une marge d'exploitation égale à environ 4 % de ses recettes. D'autres entreprises de transport, comme les entreprises ferroviaires, ont besoin d'une marge d'exploitation nettement plus élevée car plus d'actifs sont nécessaires pour générer chaque dollar de recettes.

Entre 1991 et 1996, les résultats financiers de l'industrie du camionnage sont restés relativement stables, 95 % de la baisse des coûts étant répercutée sur les usagers sous forme d'une baisse des prix. Depuis 1996, l'industrie a réussi à maintenir plus de la moitié de ses baisses de coûts. L'amélioration de sa

situation financière depuis deux ans peut paraître modeste, si l'on se base sur la baisse du ratio d'exploitation de 2,2 points de pourcentage, telle qu'illustrée au tableau 14-5. Cela a contribué à une hausse de 57 % du rendement de l'actif.

TABLEAU 14-5 : INDICATEURS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

	1991	*1996*	*1997*	*1998*
Recettes d'exploitation (millions $)	8 007	12 602	13 704	14 433
Dépenses d'exploitation (millions $)	7 755	12 193	13 063	13 643
Bénéfice d'exploitation (millions $)	252	410	641	790
Ratio d'exploitation (%)	96,9	96,7	95,3	94,5
Rendement de l'actif (%)	11,7	12,7	18,7	19,9

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada.

D'après le rendement des grandes entreprises de camionnage au cours des trois premiers trimestres de 1999, on peut penser que la rentabilité a augmenté en 1999. Le ratio d'exploitation des plus gros transporteurs a néanmoins reculé d'un point de pourcentage, pour passer de 95,8 % à 94,8 %.

AUTOCAR/AUTOBUS[3]

L'industrie canadienne de l'autocar et de l'autobus se compose de trois segments : les transporteurs interurbains, les exploitants de services d'autobus scolaires et les transporteurs urbains. Les activités des exploitants de services d'autobus scolaires ne sont pas visées dans ce chapitre.

TRANSPORTEURS INTERURBAINS

La distinction qui marquait l'analyse entre les transporteurs urbains réguliers et d'affrètement n'existe plus. Celle-ci était devenue plutôt floue car de plus en plus de transporteurs proposent les deux types de services et (ou) que les données rapportées sous les rubriques des services réguliers et d'affrètement visaient une part de plus en plus importante des recettes générées par un amalgame des deux types de services.

INDICATEURS DE LA PRODUCTION ET DES PRIX

Après plusieurs années de stabilité relative, les recettes des transporteurs interurbains ont fait un bond de 12 % en 1998, que l'on peut attribuer à une augmentation des facteurs de production de 13 %. Les recettes de l'industrie ont été générées par les services voyageurs (84 %), les services de colis (12 %) et diverses autres activités (4 %).

Les transporteurs réguliers ont concentré 40 % de la part des recettes des services voyageurs en 1998. En 1991, leur part atteignait jusqu'à 56 %. La part des recettes des services affrétés et des voyages forfaitaires a atteint 45 % en 1998. La plus forte croissance a été enregistrée par les services spécialisés comme les services de limousine et les services touristiques. Ce segment du marché s'est emparé de 15 % de la part des services voyageurs en 1998, contre seulement 10 % en 1991.

L'évolution du niveau de la demande relative à chaque type de service interurbain semble suivre l'évolution des prix observée dans les services avec le temps. La demande de services interurbains réguliers a chuté de 23 % depuis 1991, alors que les prix nominaux de ces mêmes services ont augmenté de 5,4 %. À l'inverse, au cours de la même période, les prix d'autres services d'autocars ont chuté de 20 %, alors que le niveau d'activité a augmenté de 93 %.

Durant la période de 1991 à 1998, la production de l'industrie de l'autocar et de l'autobus a augmenté de 2,6 % par an, tandis que ses prix régressaient de 0,9 %.

STRUCTURE DES COÛTS

La structure des coûts de l'industrie de l'autocar et de l'autobus est demeurée stable avec le temps. Les coûts de main-d'oeuvre ont représenté environ 39 % du total des coûts de l'industrie en 1998, contre 40 % en 1991. En 1998, les coûts de carburant ont représenté 8,5 %, contre 8 % en 1991. Les autres charges d'exploitation, qui englobent les coûts de marketing, de matériaux autres que le carburant, les frais d'assurance et autres dépenses diverses, ont représenté 36 % du total des coûts en 1998, contre 35 % en 1991. La part des coûts en capital (location, amortissement et financement) a varié de 18 % à 19 %.

INDICATEURS DE LA PRODUCTIVITÉ ET DES COÛTS UNITAIRES

Entre 1991 et 1998, la productivité des facteurs variables et totaux dans l'industrie de l'autocar et de l'autobus a progressé de 3,9 % par an. Les gains de productivité associés à une hausse modeste des prix des facteurs se sont soldés par une baisse annuelle de 2 % des coûts unitaires. Chaque facteur de production a contribué à la baisse des coûts d'ensemble, dans des proportions proches de leur part des coûts totaux.

Depuis 1991, les coûts de l'industrie de l'autocar et de l'autobus ont diminué de 168 millions $ par rapport au niveau qu'ils auraient atteint en 1998 si l'industrie n'avait pas enregistré de gains de productivité. La réduction des coûts équivaut à 24 % des coûts de l'industrie en 1998.

RÉSULTATS FINANCIERS

Le tableau 14-6 démontre qu'au début des années 1990, l'industrie avait un ratio d'exploitation élevé, supérieur à 95 %. Ses marges d'exploitation ont été inférieures au niveau de rentabilité à long terme. Depuis 1994, l'industrie a enregistré des ratios d'exploitation qui se sont traduits par des rendements viables. Ce revirement s'est fait dans une conjoncture de croissance lente ou de baisse de la demande et de chute des prix. Les gains de productivité réalisés par

3 Les données relatives à 1995-1997 ont été révisées pour refléter le nouveau système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

TABLEAU 14-6 : SOMMAIRE DES INDICATEURS FINANCIERS DE TOUS LES TRANSPORTEURS INTERURBAINS

	1995	*1996*	*1997*	*1998*[1]
Recettes d'exploitation (millions $)	593	617	593	664
Dépenses d'exploitation (millions $)	566	566	533	588
Ratio d'exploitation (%)	95,4	91,8	89,8	88,5

Note : 1 Données préliminaires.

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada.

ce secteur sont directement responsables de l'amélioration de sa rentabilité, même si plus des deux tiers des gains de productivité ont été répercutés sur les usagers sous forme d'une baisse des prix.

TRANSPORTS URBAINS

Les exploitants de transports urbains sont membres de l'Association canadienne du transport urbain. Leurs recettes d'exploitation, y compris leurs subventions d'exploitation, ont progressé de 1,4 % par an entre 1991 et 1998.

INDICATEURS DE LA PRODUCTION ET DES PRIX

Entre 1991 et 1996, la production des transporteurs urbains, que l'on mesure au nombre de passagers et de véhicules-kilomètres, a régressé de 1,5 % par an (taux combiné)[4]. Depuis 1997, la production s'est ressaisie, progressant chaque année de 1,9 %. On constate une rupture analogue dans la dynamique des prix. Entre 1991 et 1996, les prix ont augmenté de 5,1 % par an. Après 1996, les hausses de prix ont ralenti, pour atteindre moins de 1,8 % par an. Dans l'ensemble, entre 1991 et 1998, les prix des transports en commun ont augmenté en moyenne de 4,2 % par an, ou de 3,6 % par an en termes réels. Cette hausse réelle s'est traduite par un déboursé supplémentaire de 258 millions $ en 1998 par les usagers des transports en commun.

STRUCTURE DES COÛTS

Les coûts de main-d'oeuvre, à hauteur de 54 %, ont représenté le poste le plus important des coûts des transports en commun en 1998. On peut donc dire que les transports en commun sont le segment du secteur des transports à plus forte intensité de main-d'oeuvre. La part des coûts de main-d'oeuvre dans tous les autres segments du secteur des transports se chiffre en moyenne à 38 %. Une simulation du salaire moyen des transporteurs interurbains sur les transports en commun aurait pour effet de réduire les coûts de main-d'oeuvre d'environ 845 milliards $, soit 41 % du total des coûts.

Les transports urbains sont le deuxième segment à plus forte intensité de capitaux du secteur des transports après les marchandises ferroviaires. Les coûts en capital représentent plus du quart des coûts totaux.

La part plus importante des coûts de main-d'oeuvre et en capital est partiellement compensée par la part plus faible des coûts des « autres matériaux et services », ce qui témoigne du fait que la sous-traitance ne revêt pas autant d'importance dans la gestion des transports en commun que dans d'autres segments du secteur des transports.

INDICATEURS DE LA PRODUCTIVITÉ ET DES COÛTS UNITAIRES

Depuis le début des années 1990 jusqu'en 1996, la productivité des facteurs des réseaux de transport en commun a régressé de 1,1 % par an. Ces dernières années, toutefois, la productivité globale a progressé de 1,8 % par an. Le rendement des facteurs de production variables a été encore plus solide. Même si la productivité globale a chuté de 1,9 % entre 1991 et 1998, celle des facteurs variables a augmenté de 7,4 %. La baisse de productivité du capital, à hauteur de 28 %, traduit la capitalisation accrue des réseaux de transport en commun.

Par unité de production, les coûts unitaires ont progressé de 3,8 % par an jusqu'en 1996. Cette augmentation a surpassé le taux d'inflation général de 1,6 %. Cumulé sur cinq ans, l'écart a été l'équivalent de 365 millions $ en 1996. Deux ans plus tard, ce chiffre a été ramené à environ 117 millions $, tandis que les coûts unitaires baissaient de 1,4 % par an. Entre 1991 et 1998, les coûts unitaires des transports en commun ont augmenté de 2,3 % par an. La contribution des coûts de main-d'oeuvre et en capital à la hausse globale des coûts s'est chiffrée respectivement à 139 % et à 133 %. Les autres coûts variables ont diminué d'un taux équivalant à 172 % de l'augmentation totale des coûts.

RÉSULTATS FINANCIERS

Le coût total des transports en commun en 1998 est évalué à 3,7 milliards $, comme l'illustre le tableau 14-7. Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 2,8 milliards $. Les usagers ont payé 47 % de la facture globale du système. Leur part des coûts totaux a régulièrement augmenté depuis 1991, en dehors d'une baisse en 1993. Même si les subventions d'exploitation sont restées relativement stables, on constate une forte tendance à la hausse des coûts en capital.

TABLEAU 14-7 : SOMMAIRE DES INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN, 1991 – 1998

(millions de dollars)

	1991	*1996*	*1997*	*1998*
Recettes d'exploitation	1 416	1 621	1 712	1 744
Dépenses d'exploitation	2 748	2 790	2 788	2 789
Coûts en capital	691	837	876	918
Coûts totaux	3 440	3 627	3 665	3 707
Subventions d'exploitation	1 557	1 561	1 495	1 523
Subventions de capital	486	494	641	858
Taux de recouvrement des coûts (%)	41,2	44,7	46,7	47,0

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada

4 On a fait la moyenne des deux indicateurs des passagers et de la distance dans un indicateur combiné.

RENDEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES

Le tableau 14-8 compare les principaux indicateurs du rendement des réseaux de transport en commun dans plusieurs provinces : la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Québec. Les réseaux de transport en commun des autres provinces sont réduits; confondus, ils concentrent 5,1 % des recettes des passagers qui empruntent les réseaux de transport en commun. Mais il faut surtout signaler que l'analyse des réseaux de chaque province a été entravée par les données limitées dont on disposait.

TABLEAU 14-8 : INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*C.-B.*	*Total*[2]
1998 Niveaux des prix[1] (Canada = 100,0)	84,1	118,7	72,8	94,8	100,0
1991-98 Augmentation de la production[1] (%)	27,3	45,4	9,2	12	100,0
1998 Productivité totale des facteurs (Canada = 100,0)	107,7	97,5	88,6	111,8	100,0
1998 Coût unitaire (Canada = 100,0)	96,4	105,8	80,1	113,7	100,0
1998 Recouvrement des coûts (%)	41,3	52,2	43,5	39,4	47,0
1998 Manque à gagner (millions $)	571	865	151	297	1 963

Notes:
1 Selon l'indice moyen des passagers et de la distance parcourue.
2 Englobe le reste du Canada.

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada.

Ce sont les usagers des réseaux de transport en commun de l'Ontario qui paient les prix les plus élevés, et ceux de l'Alberta les prix les plus bas. L'inverse vaut pour la croissance de la demande, l'Ontario affichant la plus forte croissance et l'Alberta la plus faible. Par unité de production, la Colombie-Britannique affiche les coûts les plus élevés, suivie de l'Ontario. Avec ses prix les plus bas, l'Alberta enregistre les plus bas coûts unitaires. Le Québec se classe juste derrière, même si sa productivité est plus forte.

En 1998, le manque à gagner de tous les réseaux a approché le cap des 2 milliards $. C'est en Ontario que les réseaux de transport en commun ont enregistré le plus fort ratio de recouvrement des coûts de tous les réseaux, à hauteur de plus de 50 % de leurs coûts totaux, les usagers de cette province payant les prix les plus élevés. La Colombie-Britannique et le Québec ont enregistré le plus faible ratio de recouvrement des coûts, la première à cause de ses coûts unitaires plus élevés, la deuxième à cause de ses prix plus bas.

TRANSPORT AÉRIEN

Depuis deux ans, l'industrie canadienne du transport aérien a connu une série de fusions et d'acquisitions visant à rehausser sa productivité et sa rentabilité financière à partir d'effort de restructuration.

En 1998 et au début de 1999, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont restructuré leurs filiales régionales. Air Canada a fusionné ses deux transporteurs régionaux de l'Est, Air Nova et Air Alliance, tandis que les Lignes aériennes Canadien International vendaient l'une de leurs filiales régionales, Inter-Canadien, et opéraient juridiquement la fusion de deux autres, Time Air et Ontario Express[5] sous la bannière des Lignes aériennes Canadien Régional.

Tandis que la rentabilité financière du transporteur Les Lignes aériennes Canadien International et de ses filiales se précarisait en 1999, des mesures additionnelles de restructuration ont été initiées. Le 13 août 1999, le gouvernement fédéral a mis en place un processus pour faciliter une restructuration ordonnée de l'industrie du transport aérien. D'autres précisions sont données au chapitre 11, *Structure de l'industrie du transport.*

Dans cette section, nous n'analyserons pas le rendement de chaque transporteur en détail, mais nous nous concentrerons plutôt sur le rendement global de l'industrie. En raison de données limitées, l'industrie est essentiellement constituée par les transporteurs aériens des niveaux I et II[6] pour les besoins de la présente section. Ce groupe concentre 82 % des recettes totales de l'industrie. En 1998, ces transporteurs ont généré des recettes globales de 10 milliards $, soit une hausse de 7,6 % par rapport à 1997. Cependant, en raison d'une baisse de la productivité et d'une hausse importante des prix des facteurs, la rentabilité de l'industrie a accusé une forte baisse.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Au cours des six premiers mois de 1999, la production a cru de 2,0 % tandis que les prix augmentaient de 4,9 %. En 1998, les niveaux confondus des prix et de la production des compagnies aériennes ont subi le contrecoup d'un conflit de travail chez Air Canada et de plusieurs facteurs extérieurs, notamment de la tempête de verglas qui s'est abattue sur l'Est du Canada, d'un affaiblissement du marché transpacifique, d'une reprise de la concurrence des prix sur les marchés nationaux et internationaux et du remplacement de la taxe de transport aérien (TTA) par les redevances de NAV Canada. Dans l'ensemble, en 1998, l'industrie a enregistré une hausse moyenne des prix de 3,3 % et une hausse de la production de 6,1 %.

5 Ontario Express exerçait ses activités sous la raison sociale de « Canadian Partners ».

6 Air Canada, Lignes aériennes Canadien International, Air Nova, Air Atlantic, Air Alliance, Inter-Canadien, Air Ontario, Ontario Express, Time Air, Air BC, Air Transat, Canada 3000, Royal Air et Westjet. Les quatre derniers transporteurs ne sont pas compris dans l'analyse de la productivité et des coûts.

Cette hausse des prix s'explique partiellement par l'imposition des redevances de navigation aérienne de NAV Canada. Avant la privatisation des services de navigation aérienne, les redevances de navigation étaient ajoutées au prix des billets d'avion payés par les consommateurs sous forme de la taxe de transport aérien[7], les recettes servant à financer ces services. Depuis mars 1998, les redevances de navigation aérienne ne sont plus perçus comme une taxe, mais sont incluses dans les charges d'exploitation des transporteurs, lesquels les récupèrent à leur tour dans les prix qu'ils facturent aux passagers. Au préalable, la taxe de transport aérien n'était pas prise en compte dans l'analyse des prix des billets d'avion. On estime que les nouvelles redevances de navigation aérienne sont responsables pour la majeure partie des hausses de prix des transporteurs. Mais, étant donné que ces redevances ont en fait remplacé la taxe de transport aérien, la hausse nette des prix en 1998 a été quasi nulle. Les consommateurs sortent gagnants de ce nouveau système. Si l'on utilise le trafic de 1997 pour simuler les différences entre la taxe de transport aérien et les redevances de NAV Canada, les redevances de navigation aérienne, révisées en septembre 1999, génèrent environ 10 % moins de recettes que la taxe de transport aérien.

Le tableau 14-9 illustre l'impact des redevances de navigation sur les recettes des transporteurs aériens par secteur. En moyenne, on estime que les nouvelles redevances de NAV Canada ont majoré les prix des transporteurs de 2,6 %. L'impact s'est surtout fait sentir sur les services intérieurs, dont les prix ont augmenté de jusqu'à 3,6 %. Si l'impact est aussi profond sur les services intérieurs, c'est que les distances sur le territoire canadien, paramètre clé des redevances de navigation, sont plus courtes que sur les vols internationaux.

TABLEAU 14-9 : IMPACT DES REDEVANCES DE NAVIGATION AÉRIENNE SUR LES TRANSPORTEURS CANADIENS[1]

	Recettes (%)	*(millions $)*
Passagers intérieurs	3,6	150,0
Passagers transfrontaliers	1,7	33,2
Autres passagers internationaux	1,7	48,0
Total	2,6	231,2

Note : 1 NAV Canada a commencé à percevoir les redevances en mars 1998.

Source : Transports Canada

Entre 1991 et 1998, la production de l'industrie du transport aérien a progressé de 51 %, tandis que les prix moyens augmentaient d'à peine 2,5 %. Les prix des services passagers intérieurs ont augmenté de 3,4 %; mais, lorsqu'on tient compte de l'effet des redevances de navigation aérienne, on constate que les prix des passagers intérieurs en 1998 n'ont pas dépassé le niveau nominal de 1991. Cela équivaut à une baisse de 11,5 % en termes réels, ce qui a stimulé la demande intérieure, qui a bondi de 28 %. Les vols transfrontaliers sont le seul segment du marché à avoir connu une augmentation des prix et de la production durant cette période, respectivement de 35 % et de 98 %. Depuis 1991, les tarifs réduits ont largement contribué à la baisse de 12 % des prix des services internationaux en dehors des États-Unis, et à une hausse importante de la demande.

Les recettes totales des compagnies aériennes au chapitre du fret ont augmenté de 14 % entre 1991 et 1998, tandis que les taux de fret aérien baissaient de 5,6 %. Le volume de fret aérien a fait un bond de 21 % durant la même période. Dans l'ensemble, si les prix des transports aériens avaient augmenté au même rythme que l'inflation durant cette période, les passagers aériens auraient dépensé 625 millions $ de plus qu'ils ne l'ont fait en 1998, soit une économie nette de 7 %. Il n'en reste pas moins que l'incapacité de certains transporteurs à aligner les variations de prix sur l'évolution de la structure de leurs coûts est l'une des principales raisons qui explique leur situation déficitaire.

STRUCTURE DES COÛTS

La structure des coûts de l'industrie, exprimée en fractionnement des coûts variables et des coûts en capital, est relativement stable, à hauteur de 82 % pour les coûts variables et de 18 % pour les coûts en capital. Il y a eu cependant quelques revirements profonds au chapitre des coûts variables au cours de cette période de sept ans.

Les coûts de main-d'oeuvre ont représenté près de 24 % du total des coûts variables en 1998, ce qui n'est pas loin du pourcentage enregistré en 1997, mais ce qui est inférieur de 3,4 points de pourcentage au niveau de 1991. Les coûts de carburant ont représenté environ 14 % du total des coûts du secteur de l'aviation entre 1991 et 1997, mais ils ont baissé à 12 % en 1998. Les autres coûts variables pris collectivement (redevances d'aéroport et de navigation, coûts de marketing, coûts des matériaux et autres dépenses) ont compté pour 46 % de la part des coûts en 1998, ce qui est nettement plus élevé que les 40 % enregistrés en 1991.

Les coûts en capital par rapport aux coûts totaux sont restés les mêmes en 1998. Il y a eu une tendance vers la location des actifs au lieu de les posséder. La composante "location" dans les coûts en capital est passé d'un tiers en 1991 à plus de la moitié en 1998.

INDICATEURS DE LA PRODUCTIVITÉ ET DES COÛTS UNITAIRES

Entre 1991 et 1998, la productivité totale des facteurs de l'industrie du transport aérien dans son ensemble a augmenté de 27 %, la majeure partie des gains concernant les années 1996 et 1997. Depuis 1991, les coûts unitaires de l'industrie aérienne ont régressé de 9 %, soit la moitié de la baisse observée dans le transport ferroviaire pendant la même période. Cette évolution des coûts est l'un des facteurs qui

7 La taxe de transport aérien a été réduite environ de moitié en mars 1998, et éliminée en novembre 1998. Parallèlement, les nouvelles redevances mises en place par NAV CANADA ont été fixées à 50 % des redevances nécessaires au recouvrement des coûts des services.

ont permis aux principaux transporteurs aériens depuis 1991 de maintenir la hausse des coûts des facteurs de production en deçà du taux d'inflation et de réaliser des économies annuelles cumulatives. En 1998, ces économies se sont chiffrées à 1,3 milliard $, ou 14 % de la base des coûts de l'industrie du transport aérien.

En 1998, la productivité de l'industrie du transport aérien a chuté de 6,5 %, pendant que les coûts unitaires augmentaient de 5,1 %. Ce rendement explique la baisse de rentabilité de l'industrie au cours de l'année. Par exemple, compte tenu de l'inflation, les coûts de l'industrie ont augmenté de 348 millions $ alors que les recettes n'ont progressé que de 55 millions $. Le rendement des différents transporteurs a néanmoins beaucoup varié. La productivité d'Air Canada a subi les contrecoups de la grève de ses pilotes, tandis que les Lignes aériennes Canadien International ont dû faire face à la concurrence du marché, ce qui les a empêchées de répercuter la hausse de leurs coûts sur les passagers.

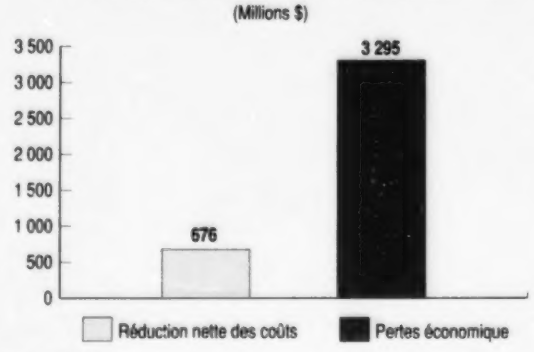
À l'exception du carburant, tous les principaux postes de coûts (y compris les coûts de main-d'oeuvre, les redevances d'aéroport et de navigation, les locations d'aéronefs et les dépenses de marketing) ont contribué à une hausse de 13 % des coûts totaux en 1998. La baisse de productivité s'est traduite par une augmentation des coûts unitaires, mais les coûts de l'industrie ont augmenté aussi à cause des fluctuations des taux de change. La dévaluation du dollar canadien par rapport au dollar américain a eu de profondes répercussions sur certains gros transporteurs canadiens, étant donné qu'une partie de leurs dépenses (comme les locations d'aéronefs, les commissions et autres services achetés) leur sont facturées en dollars US. On estime que les fluctuations du taux de change se sont soldées par une augmentation des prix des facteurs de production d'environ 2 %.

RÉSULTATS FINANCIERS

La baisse nette des coûts, compte tenu des réductions de prix entre 1991 et 1998, a été de 676 millions $. Elle n'a toutefois pas été suffisante pour neutraliser les pertes économiques cumulatives[8] de près de 3,3 milliards $ essuyées par l'industrie pendant la même période. Ces déficits, subis sur plusieurs années, expliquent les changements structurels qui sont intervenus dans l'industrie en 1999. La figure 14-2 illustre les pertes financières cumulatives et les baisses des coûts de l'industrie du transport aérien entre 1992 et 1998.

Les Lignes aériennes Canadien International ont accumulé des déficits financiers de 360 millions $ en 1998 et 1999. Ces déficits consécutifs ont sérieusement compromis la rentabilité du transporteur. En décembre 1999, la majorité des actionnaires des Lignes aériennes Canadien International ont accepté l'offre d'achat d'Air Canada. Le rendement des compagnies régionales affiliées aux Lignes aériennes Canadien International, à quelques exceptions près, n'a guère été vigoureux non plus.

FIGURE 14-2 : PERTES ÉCONOMIQUES CUMULATIVES ET BAISSE NETTE DES COÛTS, INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1992 – 1998



Source : Statistique Canada.

La rentabilité d'Air Canada a été sérieusement compromise en 1997 et 1998 par un conflit de travail et plusieurs facteurs extérieurs. La situation s'est nettement redressée en 1999. Cependant, la compagnie a touché des recettes d'exploitation de 503 millions $, contre 144 millions $ en 1998, et que ses recettes nettes ont atteint 213 millions $, contre un déficit de 16 millions $ l'année précédente.

En 1998, les recettes totales confondues d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International, y compris de leurs filiales, se sont chiffrées à un peu plus de 9 milliards $, soit une hausse de 6 % par rapport à 1997. Les coûts totaux ont néanmoins augmenté de 9 %. Cela explique que leur ratio d'exploitation moyen se soit détérioré à 98,7 %, de 94,6 %. Le tableau 14-10 résume les résultats financiers de l'industrie du transport aérien.

TABLEAU 14-10 : SOMMAIRE DES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

	1991	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*
Air Canada et Lignes aériennes Canadien International[1]					
Recettes (million $)	6 690	7 976	8 648	9 103	9 772
Dépenses (million $)	6 678	7 856	8 182	8 981	9 411
Bénéfice d'exploitation (million $)	11	121	465	122	361
Operating ratio (%)	99,8	98,5	94,6	98,7	96,3
Gros transporteurs indépendants[2]					
Ratio d'exploitation (%)	98,8	97,1	94,0	97,6	N/D

Sources :
1. *Résultats collectifs tirés des rapports annuels d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International.*
2. *Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada.*

La baisse de productivité et la hausse des coûts sont les principaux facteurs qui expliquent la baisse draconienne de la rentabilité des compagnies aériennes dans leur ensemble en 1998. De plus, les coûts du service de la dette relativement élevés sont venus s'ajouter aux déficits nets essuyés par certains transporteurs.

8 Une perte économique désigne la différence entre la marge d'exploitation des transporteurs et le coût en capital qui garantit leur rentabilité financière.

En 1999, les recettes d'exploitation totales confondues d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International ont grimpé à 9,8 milliards $, soit une hausse de 7 % par rapport à 1997. Les coûts totaux ont néanmoins augmenté de 5 %. Cela explique que leur ratio d'exploitation moyen soit passé à 95,3 %. Les résultats des Lignes aériennes Canadien International pour le quatrième trimestre ne sont que des estimations.

En 1998, les transporteurs indépendants[9] dans leur ensemble ont aussi affiché une détérioration dans leur rendement, avec leur ratio d'exploitation augmentant de 3,6 points de pourcentage pour atteindre 97,6 %.

TABLEAU 14-11 : INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 – 1998

	Évolution des prix (augmentation annuelle en pourcentage)				*Évolution de la production (augmentation annuelle en pourcentage)*			
	1995-1996	*1996-1997*	*1997-1998*	*1991-1998*	*1995-1996*	*1996-1997*	*1997-1998*	*1991-1998*
CN et CP	(2,6)	(0,2)	(0,3)	(0,9)	3,0	10,4	(4,7)	1,9
VIA Rail								
Corridor	5,3	6,1	6,7	4,1	(4,7)	2,0	(4,6)	(0,9)
Longues distances	11,3	7,3	8,6	6,9	(3,6)	(5,5)	(1,6)	0,7
Éloignées-régionales	3,0	0,6	14,2	2,9	(2,4)	10,1	(5,9)	0,6
Total	6,9	6,1	7,2	4,8	(3,6)	1,2	(2,4)	(0,2)
Camionnage								
Intraprovinciales	(0,3)	1,1	(3,0)	(0,9)	10,7	1,4	8,8	7,3
Interprovinciales	(5,5)	4,5	(1,3)	(0,2)	9,5	2,5	4,7	6,2
Transfrontalières	(3,4)	3,3	0,2	0,7	11,4	16,3	6,9	14,1
Total camionnage	(2,1)	2,3	(1,5)	(0,5)	10,4	6,7	6,6	9,3
Autocars interurbains								
Services réguliers	3,6	(0,3)	7,6	0,9	(4,7)	2,7	(6,7)	(3,8)
Services d'affrètement	0,8	(5,3)	(4,3)	(3,9)	2,1	(7,1)	29,5	10,3
Total autocars	1,4	(0,1)	(5,1)	(0,9)	(0,9)	(2,9)	17,9	2,6
Transports urbains								
Voyageurs	5,9	3,6	3,6	(0,6)	2,2	2,2	(0,4)	(0,8)
Véhicules-kilomètres	9,1	1,1	1,1	(3,5)	4,7	4,7	0,1	(0,6)
Transport aérien								
Passagers intérieurs	(6,7)	0,4	3,8	0,5	11,4	6,3	5,8	3,6
Passagers internationaux	(2,1)	6,2	1,9	0,3	14,1	10,4	5,3	8,5
Fret aérien	(6,8)	3,2	4,9	(0,8)	5,6	7,8	(3,5)	2,8
Total transport aérien	(4,3)	3,3	3,3	0,4	12,2	8,6	4,1	5,7
Grandes entreprises de transport[1]								
Marchandises	(2,4)	1,5	(1,5)	(0,8)	7,7	8,0	3,7	6,6
Passagers	(4,4)	3,5	3,3	0,4	12,8	8,4	4,7	5,9
Total	(2,9)	2,0	0,1	(0,4)	9,2	8,1	3,6	6,3
Total Transports[2]								
Transporteurs commerciaux	(3,0)	1,6	(0,0)	(0,4)	9,2	8,3	3,7	6,2
Transporteurs publics	7,4	3,1	0,3	4,3	(2,5)	2,6	1,8	(1,1)
Total	(2,4)	1,7	(0,0)	(0,1)	8,4	7,9	3,6	5,7

Notes :
1 Le CN et le CP, ainsi que les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada et des transporteurs.

TABLEAU 14-12 : RÉDUCTION DES PRIX ET ÉCONOMIES DE COÛTS RÉALISÉES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ENTRE 1991 ET 1998

	CN et CP	*VIA Rail*	*Camionnage*	*Autocars interurbains*	*Transports urbains*	*Compagnies aériennes*	*Grandes entreprises*[1]	*Total*[2]
Réduction des prix (millions $)	1 091	(37)	1 799	113	(258)	625	3 514	3 332
Réduction des prix (%)	16,9	(18,9)	12,5	17,0	(14,8)	7,1	11,8	10,3
Économies (million $)	2 118	172	2 201	168	(117)	1 502	5 822	6 045
Économies (%)	32,7	35,8	15,6	26,4	(3,1)	16,8	19,7	17,6

Notes :
1 Le CN et le CP, ainsi que les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada et des transporteurs.

9 Air Transat, Canada 3000, Royal Air et Westjet.

TABLEAU 14-13 : INDICATEURS D'EFFICIENCE, ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 – 1998

		Productivité (augmentation annuelle en pourcentage)				*Coûts unitaires (augmentation annuelle en pourcentage)*			
		1995-1996	*1996-1997*	*1997-1998*	*1991-1998*	*1995-1996*	*1996-1997*	*1997-1998*	*1991-1998*
CN et CP Rail	Coûts variables	7,4	8,0	6,6	4,7	(6,5)	(5,7)	(5,8)	(2,9)
	En capital	3,1	4,6	(3,8)	1,3	(10,6)	4,0	9,0	(2,4)
	Total	6,3	7,1	3,5	3,8	(7,6)	(3,2)	(1,8)	(2,7)
VIA Rail	Coûts variables	2,8	2,2	(0,9)	3,5	1,8	(1,9)	1,7	(2,3)
	En capital	7,2	9,5	2,9	6,3	(6,8)	0,8	(2,5)	(4,7)
	Total	3,7	3,7	(0,2)	4,1	(0,1)	(1,4)	0,9	(2,8)
Camionnage	Coûts variables	4,3	1,5	5,0	2,3	(1,6)	0,9	(2,3)	(0,6)
	En capital	0,1	0,9	(0,7)	1,0	4,2	(1,7)	(5,6)	(4,0)
	Total	3,8	1,4	4,3	2,1	(1,0)	0,6	(2,7)	(1,0)
Autocars interurbains	Coûts variables	(0,9)	6,6	4,6	3,9	3,5	(0,6)	(6,8)	(1,9)
	En capital	(1,1)	(5,2)	(0,4)	3,9	(0,7)	(2,3)	(2,6)	(2,8)
	Total	(1,0)	4,4	3,7	3,9	2,7	(0,9)	(6,0)	(2,1)
Transports urbains	Coûts variables	(3,1)	3,6	(1,1)	0,4	3,9	(2,5)	(2,5)	1,4
	En capital	(9,4)	(2,1)	(46,6)	(12,3)	7,8	2,8	0,8	5,4
	Total	(4,6)	2,2	(15,1)	(2,8)	4,8	(1,3)	(1,7)	2,3
Transport aérien	Coûts variables	6,4	2,5	(0,7)	3,1	(3,3)	(2,3)	4,9	(1,3)
	En capital	18,6	3,1	(6,8)	4,7	(15,0)	(3,7)	10,0	(1,8)
	Total	8,6	2,6	(1,8)	3,5	(5,6)	(2,6)	5,8	(1,4)
Grandes entreprises de transport[1]	Coûts variables	5,6	3,1	3,6	3,1	(3,2)	(1,5)	(1,2)	(1,4)
	En capital	6,7	2,9	(3,7)	2,3	(7,7)	(0,2)	4,5	(2,7)
	Total	5,8	3,1	2,3	3,0	(4,0)	(1,3)	(0,2)	(1,6)
Total des transports[2]	Commercial Carriers	5,6	3,1	2,3	3,0	(3,9)	(1,3)	(0,4)	(1,6)
	Public Carriers	(3,6)	2,4	(13,5)	(2,0)	4,2	(1,3)	(1,4)	1,6
	Total	4,4	3,0	0,2	2,3	(2,8)	(1,3)	(0,5)	(1,2)

Notes :
1 Le CN et le CP, ainsi que les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada et des transporteurs.

TABLEAU 14-14 : STRUCTURE DES COÛTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 ET 1996-1998

(pourcentage des coûts totaux)

		CN et CP	*VIA Rail*	*Camionnage*	*Autocars interurbains*	*Transports urbains*	*Compagnies aériennes*	*Grandes entreprises*[1]	*Total*[2]
1991	Coûts variables	70,4	77,2	86,2	81,3	78,8	81,6	79,8	79,6
	Main-d'oeuvre	40,1	38,5	48,1	39,8	51,6	27,5	40,7	40,7
	Carburant	8,4	3,2	11,7	8,0	4,0	13,6	10,1	10,1
	Autre	22,0	35,5	26,4	33,5	23,2	40,4	29,0	28,9
	En capital	29,6	22,8	13,8	18,7	21,2	18,4	20,2	20,4
1996	Coûts variables	73,8	78,4	88,8	81,7	76,2	80,7	82,5	81,7
	Main-d'oeuvre	38,4	37,1	44,2	40,0	55,0	24,7	39,0	39,0
	Carburant	8,2	3,9	13,3	8,5	5,4	14,6	11,6	11,6
	Autre	27,1	37,5	31,3	33,1	15,8	41,4	31,9	18,3
	En capital	26,2	21,6	11,2	18,3	23,8	19,3	17,5	18,3
1997	Coûts variables	74,6	79,9	88,2	82,2	75,5	82,6	83,3	82,4
	Main-d'oeuvre	34,7	36,7	44,9	39,5	54,3	24,1	38,5	38,5
	Carburant	9,2	4,1	13,1	9,4	5,4	14,4	11,6	11,6
	Autre	30,8	39,1	30,2	33,3	15,9	44,1	33,2	17,6
	En capital	25,4	20,1	11,8	17,8	24,5	17,4	16,7	17,6
1998	Coûts variables	72,7	79,4	88,5	82,0	74,5	82,8	83,1	82,0
	Main-d'oeuvre	36,0	38,6	45,6	38,7	54,0	24,1	38,8	38,8
	Carburant	7,9	3,6	13,0	8,5	5,2	12,3	10,8	10,8
	Autre	28,9	37,2	29,9	34,8	15,3	46,4	33,4	18,0
	En capital	27,3	20,6	11,5	18,0	25,5	17,2	16,9	18,0

Notes :
1 Le CN et le CP, ainsi que les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les registres de Statistique Canada et des transporteurs.